



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

---

सं. 16]	नई दिल्ली, बुधवार, फरवरी 2, 2011/माघ 13, 1932
No. 16]	NEW DELHI, WEDNESDAY, FEBRUARY 2, 2011/MAGHA 13, 1932

---

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 28 जनवरी, 2011

सं. टीएएमपी/10/2009-सीआईटीपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार, चेन्नई पत्तन न्यास में उसके कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु चेन्नई इंटरनेशनल टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/10/2009-सीआईटीपीएल

चेन्नई इंटरनेशनल टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड

....

आवेदक

आदेश

(नवम्बर, 2010 के 3रें दिन पारित)

यह मामला चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) में अपने प्रशुल्क के निर्धारण हेतु चेन्नई इंटरनेशनल टर्मिनल्स प्रा. लि., (सीआईटीपीएल) द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव से संबंधित है।

2. सीआईटीपीएल विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) है जिसने 30 वर्षों की अवधि के लिए बीओटी पर चेन्नई पत्तन में दूसरे कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए 7 मार्च 2007 को सीएचपीटी के साथ लाइसेंस करार (एलए) किया था। निर्माण अवधि 7 मार्च 2007 से 24 महीने है।

3. सीआईटीपीएल द्वारा अपने प्रस्ताव में विवरणित परियोजना के मुख्य बिन्दु नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

- (i). 15.5 मी० की बेसन गहराई के साथ 832 मी० की कुल घाट लम्बाई के साथ समान उपयोक्ता सुविधा के रूप में तीन बर्थों का निर्माण।
- (ii). 3,50,000 वर्ग मी० के खुले क्षेत्र में कंटेनर यार्ड का विकास।
- (iii). टर्मिनल में कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर उपलब्ध करवाना जिसमें 3 घाट क्रेन, 10 खड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेन और 6 रीच स्टेकर।
- (iv). अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी) से सीधे जुड़ाव उपलब्ध करवाने के लिए और कार्गो के स्थानीय आवागमन के लिए टर्मिनल में रेल साइडिंग सुविधा।
- (v). टर्मिनल की क्षमता एलए के अनुसार 8,00,000 टीईयू निर्धारित की गई है।  
(तथापि, लागत विवरण (प्रपत्र-2क) में, निर्धारित क्षमता 4,50,000 टीईयू प्रतिवर्ष दी गई है)।
- (vi). लाइसेंस करार के अनुसार न्यूनतम सुविधाएं और कुछ अतिरिक्त उपस्कर उपलब्ध करवाने के लिए अगले तीन वर्षों (2010 से 2012) के दौरान खर्च की जाने वाली कुल परियोजना लागत रु० 600 करोड़ अनुमानित की गई है। परियोजना लागत का ब्रेकअप नीचे दिया गया है:

विवरण	(रु० लाखों में)
संयंत्र एवं मशीनरी लागत	17,788
सिविल निर्माण लागत	39,257
आईटी सॉफ्टवेयर एवं कार्यालय उपकरण	840
कुल परियोजना लागत	57,885

(vii). परियोजना कार्यान्वयन अनुसूची नीचे दी गई है:-

ब्योरे	समावित तारीखें
400 मीटर घाट लाइन के साथ वाणिज्यिक परिचालनों का सुलभ लॉच	30 अप्रैल 2009
रेल परिचालनों की शुरुआत	1 मई 2009
832 मीटर घाट लाइन के साथ पूरी तरह से परिचालनों की शुरुआत	31 जुलाई 2009

(viii). वार्षिक न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) निम्नवत् होगा:

पहला परिचालन वर्ष	1,50,000 टीईयू
दूसरा परिचालन वर्ष	2,75,000 टीईयू
तीसरा परिचालन वर्ष	5,00,000 टीईयू
चौथा परिचालन वर्ष	5,00,000 टीईयू की लाइसेंस अवधि के अंत तक

(ix). लाइसेंसधारी से यह अपेक्षा की जाती है कि वह रु० 10 करोड़ का एकमुश्त अपफ्रंट शुल्क अदा करे।

- (x). राजस्व हिस्सेदारी 45.801 प्रतिशत है। सीआईटीपीएल और सीएचपीटी के बीच हुए एलए का खंड 12.13 विनिर्दिष्ट करता है कि सरकारी नीति के अनुसार राजस्व हिस्सेदारी इस प्राधिकरण द्वारा उसके प्रशुल्क के निर्धारण/संशोधन के लिए सीआईटीपीएल के व्यय के रूप में नहीं की गई है।

4. सीआईटीपीएल द्वारा प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित अपने प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 5 मार्च 2009 में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). सीआईटीपीएल ने वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए क्रमशः 3,37,517 टीईयू, 4,50,023 टीईयू और 4,50,023 टीईयू के थ्रुपुट का अनुमान लगाया है। मौजूदा वैश्विक मंदी ने स्थिति को पूरी तरह से अस्थिर बना दिया है। विदेशी मुद्रा विनिमय दर, व्ययों, थ्रुपुट और आय के बारे में बहुत अस्थिरता है। सीआईटीपीएल ने थ्रुपुट की बढ़ोतरी के पूर्व रुझानों को देखा है और परिचालनों के लिए अनुमान लगाए हैं क्योंकि भविष्य को राहत प्रदान करने के लिए कोई अन्य माडल नहीं है।

सभी मानदंडों पर वास्तविक निष्पादन काफी निम्न हो सकता है और उपदेय किया गया है। क्या ऐसी स्थिति है, यह उम्मीद जताई गई है कि टीएमपी सीआईटीपीएल को इंजाजत देगा कि वह व्यवसाय कम होने के रुझानों के बारे में बताए जाने से पहले प्रशुल्क के संशोधन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कहेगा भले ही इसका अर्थ यह हो कि समय से पहले संशोधन है।

- (ii). रॉयल्टी/राजस्व के बारे में सीआईटीपीएल द्वारा कही गई बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:

(क). रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी वित्तीय विवरणों में लागत के रूप में सुविचारित नहीं की गई है। चूंकि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी सीएचपीटी को देय है, इसलिए घाटे में और वृद्धि होगी। व्यय से आय के किसी घाटे और अनुमत आरओसीई का अर्थ है कि परिचालक को उसकी पूंजी पर प्रतिलाभ के रूप में अनुमत आरओसीई पत्तन को रॉयल्टी भुगतान को पूरा करने के लिए आंशिक रूप से उपयोग किया जाता है। ऋण पर ब्याज भी आरओसीई से पूरा करना होगा।

(ख). सीआईटीपीएल के मामले में, रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी सरकार के नीति निर्णय के अनुसार लागत की मद के रूप में स्वीकार्य नहीं होगी। परन्तु तूतीकोरिन में प्रतिस्पर्धी पत्तन अथवा एनएसआईसीटी अथवा सीसीटीएल को प्रशुल्क के निर्धारण के लिए राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी के पास-थू का लाभ हुआ था। सिर्फ यही तथ्य कि इन पत्तनों के लाइसेंस करार जुलाई 2003 से पहले लागू हुए थे इस स्थिति को नहीं बदल देते हैं कि सीआईटीपीएल और अन्य प्रतिस्पर्धी पत्तनों में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विचारों के दो सैट लागू हैं। जब तक लागत की स्वीकार्य मद के रूप में राजस्व हिस्सेदारी पर विचार करते हुए प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया जाता, बीओटी परिचालक को काफी नुकसान होगा। प्राकृतिक न्याय एलए पर हस्ताक्षर करने की तारीख के बावजूद सभी पत्तनों में नियम को एकसमान रूप से लागू करने की मांग करता है। सीआईटीपीएल को भी कम से कम घाटे की सीमा तक राजस्व हिस्सेदारी को लागत की मद के रूप में पास-थू करने की अनुमति दी जानी चाहिए।

(ग). सीआईटीपीएल को अगले चार वर्षों के लिए नुकसान होता रहा है और आगे ले जाए ग नुकसानों को व्यावसायिक उत्पादन के केवल 7वें वर्ष (लाइसेंस अवधि के एक-तिहाई की समाप्ति के बाद) में रखा गया है। जब तक यह उच्चतर प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं करता है। सीआईटीपीएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन औचित्यपूर्ण प्रशुल्क का प्रस्ताव भी नहीं किया है क्योंकि प्रतिस्पर्धी टर्मिनल में प्रशुल्क कम है, क्योंकि इसे राजस्व हिस्सेदारी के हिस्से के पास-थू का लाभ है जो सीआईटीपीएल को नहीं है। यह कम से कम 16 प्रतिशत आरओसीई पर रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के पास-थू पर विचार करने के लिए कम से कम 16 प्रतिशत आरओसीई को पयुक्त मामला है।

- (iii). वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए अनुमानित आय, व्ययों (सीएचपीटी को देय राजस्व हिस्सेदारी के बिना) और अधिकतम स्वीकार्य आरओसीई के आधार पर अनुमानित वित्तीय स्थिति नीचे दी गई है:

(रु० लाखों में)

वर्ष समाप्ति	मार्च 2010	मार्च 2011	मार्च 2012
अनुमानित कंटेनर यातायात (टीईयू में)	337517	450023	450023
आय (प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर अनुमानित आय)	12,737	17,052	17,083
परिचालन व्यय (राजस्व हिस्सेदारी अतिरिक्त)	4,911	5,851	6,602
राजस्व हिस्सेदारी	5,834	7,810	7,824
मूल्यहास	3,245	3,540	3,432
उपरिव्यय	877	893	923
आरओसीई	9,849	9,837	9,271
अधिशेष/घाटा*	(11,979)	(10,880)	(10,969)
अधिशेष/घाटा आय के प्रतिशत रूप में	-94%	-64%	-64%
3 वर्षों के लिए औसत		-74%	

[सीआईटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित उपर्युक्त स्थिति में पास-थू रूप में राजस्व हिस्सेदारी शामिल है।]

- (iv). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, टीएमपी द्वारा प्रारंभ में एक वर्ष की अवधि के लिए अनुमत किया जाने वाला प्रशुल्क तुलनीय सुविधाओं के लिए उसी पत्तन अथवा निकटवर्ती पत्तन में मौजूदा प्रशुल्क स्तर से तब तक ज्यादा नहीं होगा जब तक यह स्थापित नहीं होता है कि मौजूदा प्रशुल्क को अंगीकृत करने से परिचालक को किए गए निवेशों के उच्चतर स्तर के मद्देनजर परिचालक को मुश्किल होगी।

सीआईटीपीएल के मामले में, अंतिम दर के रूप में सीसीटीएल के लिए निर्धारित मौजूदा दर के अंगीकरण से सीआईटीपीएल को बहुत मुश्किल होगी जोकि निम्नलिखित तालिका से देखा जा सकता है। अनुमानित आय, व्यय (राजस्व हिस्सेदारी के बिना) और अधिकतम आरओसीई के आधार पर, तीन वर्षों की अवधि के परिचालनों से सभी सेवाओं के लिए सीसीटीपीएल प्रशुल्क पर घाटा होगा सिवाय सीएचपीटी परिसर के भीतर किसी अन्य रेल-हैड अथवा कंटेनर टर्मिनल को कंटेनरों का परिवहन:

वर्ष समाप्ति	मार्च 2010	मार्च 2011	मार्च 2012
अनुमानित कंटेनर यातायात (टीईयू में)	337517	450023	450023
आय (सीसीटीपीएल प्रशुल्क अंगीकृत करते हुए अनुमानित)	10914	14706	19407
परिचालन व्यय	4653	5517	6263
मूल्यहास	3,245	3588	3545
उपरिव्यय	878	892	919
आरओसीई	10031	10246	10008
अधिशेष/घाटा *	(7893)	(5538)	(1328)
अधिशेष/घाटा आय के प्रतिशत रूप में	-72%	-38%	-7%
औसत 3 वर्षों के लिए		(-) 39%	

सीआईटीपीएल ने बताया है कि यह टीएमपी दिशानिर्देशों के आधार पर उपयुक्त प्रशुल्क के विचार और निर्णय के लिए उपयुक्त मामला है।

- (v). रेलवे साइडिंग गतिविधि के लिए दर निकटवर्ती पत्तन (विजाग) पर लागू दर ली गई है क्योंकि प्रस्तावित सेवाएं वहां उपलब्ध सेवाओं से संबंधित हैं।
- (vi). टीएमपी दिशानिर्देश अपेक्षा करते हैं कि नई सुविधा के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव सुविधा की शुरुआत की संभावित तारीख से कम-से-कम 3 महीने पहले टीएमपी को अग्रप्रेषित किया जाएगा। चूंकि सुविधाओं को 1 मई 2009 को आंशिक रूप से शुरू करने की संभावना है, इसलिए प्रस्ताव विलंब से प्रस्तुत किया गया है। सीआईटीपीएल

ने उल्लेख किया है कि यदि टीएमपी को लगता है कि सीसीटीएल में लागू दर ही स्वीकृत करना संभव है तो कृपया इसकी अनुमति दी जाए। तथापि, सीआईटीपीएल ने अनुरोध किया है कि प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव के आधार पर अंतिम प्रशुल्क स्वीकृत किया जाना चाहिए।

(vii). सीआईटीपीएल ने बताया है कि उसने मार्च 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार प्रस्ताव तैयार किया है।

5. सीआईटीपीएल का प्रस्ताव निम्नलिखित था:

- (i). सीसीटीएल में प्रचलित वर्तमान प्रशुल्क सीआईटीपीएल को 1 मई 2009 से परिचालनों को शुरू करने के लिए अंतरिम प्रशुल्क के रूप में दिया जाए।
- (ii). उसके पश्चात, सीआईटीपीएल के अनुमानों के आधार पर अंतिम प्रशुल्क टीएमपी की प्रशुल्क निर्धारण की प्रक्रिया के बाद प्रदान किया जाएगा।

6.1. सीआईटीपीएल का प्रस्ताव प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया था और निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार सीआईटीपीएल से प्राप्त प्रस्ताव सीएचपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था।

6.2. उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों के प्रत्येक की प्रति सीआईटीपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर सीआईटीपीएल का प्रतिक्रिया इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक प्राप्त नहीं हुआ था।

7.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, सीआईटीपीएल से विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीआईटीपीएल ने अपना जवाब भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए मुख्य प्रश्न और सीआईटीपीएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीआईटीपीएल का जवाब
1.	हमारा पत्र दिनांक 9-4-2009	सीआईटीपीएल जवाब दिनांक 17-4-2009
(क).	सामान्य:	
(i).	सीआईटीपीएल से यह अपेक्षा की गई है कि वह एलए के अनुच्छेद 8.1 में यथा विनिर्दिष्ट लाइसेंस दिए जाने की तारीख से 24 महीनों के भीतर (6 मार्च 2009 तक) परियोजना का निर्माण पूरा करे और व्यावसायिक परिचालन शुरू करे। तथापि, सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 5 मार्च 2009 द्वारा यह बताया था कि परियोजना के 1 मई 2009 से आंशिक रूप से शुरू होने की उम्मीद है। कृपया विस्तार पत्र की प्रति के साथ यह बताएं कि क्या लाइसेंसदाता ने परियोजना को पूरा करने के लिए और सुविधाओं को पूरी तरह से शुरू करने के लिए समय विस्तार किया है।	चेन्नई पत्तन न्यास के साथ लाइसेंस करार (एलए) अपेक्षा करता है कि सीआईटीपीएल 24 महीनों (अर्थात् 30 अप्रैल 2009 - हस्तांतरण तारीख) के भीतर परियोजना का निर्माण पूरा करे और व्यावसायिक परिचालन शुरू करे। सीआईटीपीएल को परियोजना पूरी करने के लिए चेन्नई पत्तन न्यास से 161 दिनों का विस्तार मिला है। कार्य को पूरा करने की तारीख अब 30 अप्रैल 2009 की बजाय 8 अक्टूबर 2009 निर्धारित की गई है। तथापि, ट्रायल परिचालन आंशिक रूप से पूरे किए गए निर्माण के साथ 1 मई 2009 से शुरू हो चुका है। (सीआईटीपीएल ने इस संबंध में सीएचपीटी से प्राप्त पत्र दिनांक 17-4-2009 की प्रति भेजी है)।
(ii).	सीआईटीपीएल द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव 2009-10 से 2011-12 तक तीन वर्ष की अवधि के लिए परिचालनों की इसकी अनुमानित लागत और निवेश स्तर के आधार पर प्रशुल्क अनुमोदन के लिए प्रतीत होता है। तथापि, अर्थव्यवस्था में प्रतिवेदित मंदी के मद्देनजर अंतरिम उपाय के रूप में सीसीटीएल में प्रचलित स्तर पर इसका प्रशुल्क निर्धारित करने का अपना निर्णय दर्शाते समय, सीआईटीपीएल ने भी बताया है कि अंतिम प्रशुल्क के रूप में सीसीटीएल के मौजूदा प्रशुल्क को अंगीकृत करने से सीआईटीपीएल को मुश्किल होगी और उल्लिखित स्थिति स्थापित करने के लिए वित्तीय आंकड़े भेजे हैं। किसी अन्य स्थान पर, यह उल्लिखित किया गया है कि यदि टीएमपी को महसूस होता है कि केवल	सीआईटीपीएल ने सीसीटीएल दरों के आधार पर अंतरिम प्रशुल्क और परिचालन के एक वर्ष के बाद टीएमपी द्वारा अनुमोदित किए जाने वाले परिचालनों और निवेशों की अनुमानित लागत के आधार पर अंतिम प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इस तथ्य के बावजूद कि सीसीटीएल में यथा लागू अंतरिम प्रशुल्क से नुकसान हुआ है, सीआईटीपीएल का प्रस्ताव सीसीटीएल के लिए यथा स्वीकृत अंतरिम दरों के लिए है। सीआईटीपीएल ने नोट किया है कि खंड 2.12 में अंतरिम प्रशुल्क के बारे में उल्लेख नहीं किया गया है। खंड 2.12 का संदर्भ उसी पत्तन के मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर सीआईटीपीएल को प्रारंभिक प्रशुल्क स्वीकृत करने के लिए माना जाए।

	सीसीटीएल दर की अनुमति देना संभव है तो ऐसी अनुमति दी जा सकती है। सीआईटीपीएल स्थिति स्पष्ट करें और स्पष्ट रूप से बताएं कि क्या उसका प्रस्ताव क्या है। यह नोट किया जाए कि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.12 में अंतरिम प्रशुल्क के बारे में कुछ नहीं कहा गया है।	
(iii). (क).	मार्च 2005 का प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के तलचिह्न से संबंधित होना चाहिए। एलए में परिचालनात्मक रणनीतियों और कार्ययोजना के बारे में बताया गया है कि सीआईटीपीएल का लक्ष्य उच्च उत्पादकता स्तरों को प्राप्त करना है। तथापि, सीआईटीपीएल ने विभिन्न परिचालनों/सेवाओं के लिए बनाए रखे जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ नहीं बताया गया है। उत्पादकता के तलचिह्न स्तर दर्शाएं और टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और तलचिह्न स्तरों से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित करें। उत्पादकता मानदंडों को तत्संबंधी प्रशुल्क मदों को शासित करने वाली शर्तों के रूप में दरमान में शामिल किया जाना चाहिए।	उत्पादकता के स्तर के लिए तलचिह्न रूप में क्र.सं. (xi) पर दरमानों की सामान्य शर्तों के अधीन निम्नलिखित को शामिल किया जाए: 2. सामान्य (xi) “खंड 4.1.1, 4.2.1 और 4.3.1 में यथा उल्लिखित घाट क्रेनों द्वारा एफसीएल, एलसीएल और आईसीडी आयात तथा निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए वर्ष 2010 में उत्पादकता के स्तर का तलचिह्न 20 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन होगा।”
(ख).	यदि सीआईटीपीएल अंतरिम में सीसीटीएल के लिए अनुमोदित मौजूदा दरमानों को अंगीकृत करता है तो यह पुष्टि की जाए कि क्या उत्पादकता स्तर सीसीटीएल के बराबर होगा। समान उत्पादकता स्तरों को तत्संबंधी प्रशुल्क मदों को शासित करने वाली शर्तों के रूप में विनिर्दिष्ट किया जाए।	विनिर्दिष्ट उत्पादकता स्तर सीसीटीएल के बराबर है। परन्तु केवल एक वर्ष का उत्पादकता स्तर वर्तमान में विनिर्दिष्ट किया गया है क्योंकि अंतरिम प्रशुल्क केवल एक वर्ष के लिए निर्धारित करने का अनुरोध किया गया है।
(iv).	एलए का अनुच्छेद 9.74 सीआईटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो पर उसके द्वारा अवसंरचना अधिभार की वसूली और अवसंरचना विकास के लिए सीएचपीटी को मेजना परिकल्पित करता है। उक्त अनुच्छेद में अधिभार की राशि के बराबर सीआईटीपीएल के दरमानों की स्वचालित वृद्धि भी विनिर्दिष्ट करता है। यह नोट किया जाए कि ऐसी व्यवस्था, यदि कोई हो, इसके वर्तमान प्रारूप और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के अनुसार नहीं होगी।	सीआईटीपीएल इस बारे में सीएचपीटी को सलाह देगा।
(v).	सीआईटीपीएल ने अपने आंशिक परिचालन 1 मई 2009 से शुरू करने का प्रस्ताव किया है। यह स्पष्ट नहीं है कि वित्तीय वर्ष 2009-10 के लागत विवरण में दिए गए लागत अनुमान 11 महीनों की अवधि के लिए हैं।	लागत अनुमान 12 महीनों की अवधि के लिए हैं। इसी प्रकार, आय भी 12 महीनों के लिए है। सीआईटीपीएल को नुकसान होता रहेगा भले ही 11 या 12 महीनों का परिचालन लिया जाए, इसलिए, सीआईटीपीएल अपने मौजूदा प्रारूप में प्रस्ताव के विचार का अनुरोध करता है।
ख.	<b>वित्तीय/लागत विवरण:</b>	
1.	<b>क्षमता:</b> सीआईटीपीएल के प्रशुल्क प्रस्ताव के साथ संलग्न परियोजना सूचना ज्ञापन (पीआईएम) में बताया गया है कि कंटेनर टर्मिनल की क्षमता 8,00,000 टीईयू है। लाइसेंस करार का परिशिष्ट-1 भी इस	

	स्थिति की पुष्टि करता है। परिशिष्ट-11 के पैरा 11.3 में यथा विनिर्दिष्ट, सीआईटीपीएल कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के क्रमिक निर्माण के माध्यम से चरणों में कंटेनर टर्मिनल की क्षमता निर्मित करेगा। इस संदर्भ में, सीआईटीपीएल निम्नलिखित भेजे/स्पष्ट करे:	
(i).	(क). 8,00,000 टीईयू पर निर्धारित कंटेनर टर्मिनल की क्षमता की गणनाएं भेजें।	फरवरी 2008 में टीएमपी द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों के आधार पर कंटेनर टर्मिनल की क्षमता भेजी गई है। ऐसा करते समय क्षमता का महत्वपूर्ण घटक क्यूसी पाया गया है और 200,000 टीईयू प्रति क्यूसी की क्षमता का अनुमान लगाया गया है।
	(ख). सीएचपीटी में सीआईटीपीएल द्वारा परिचालित किए जाने वाले कंटेनर टर्मिनल की क्षमता फरवरी 2008 में इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों में दिए गए कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने की पद्धति पर निर्धारित की जा सकती है।	सीआईटीपीएल ने 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूला के अनुसार टर्मिनल क्षमता परिकलित की है। घाट क्षमता कल्पित आधार पर 8 क्यूसी पर विचार करते हुए 9,40,000 टीईयू और 30 हैक्टेयर के यार्ड क्षेत्र पर विचार करते हुए 35,40,000 टीईयू यार्ड क्षमता परिकलित की गई है।
(ii).	भेजे गए नियोजित पूंजी आंकड़े दर्शाते हैं कि पूर्ण निवेश विचाराधीन वर्षों में किया जाएगा। यह चरणों में क्षमता निर्मित करने के लिए एलए के प्रावधानों के अधीन बाध्यताओं के अनुसार प्रतीत नहीं होता है।	निवेशों का प्रमुख हिस्सा सिविल निर्माण में जाता है और परियोजना को शुरू किए जाने से पहले खर्च किए जाने की जरूरत होगी। इसी तरह लाइसेंस करार के अधीन अपेक्षित अधिकांश उपस्कर भी परिचालन की शुरुआत में जरूरत होगी। लाइसेंस करार के प्रावधानों के परे उपस्कर कंटेनर यातायात की भावी बढ़ोतरी के प्रहस्तन के लिए जरूरी है, किराये पर अभिग्रहीत किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
(iii).	विचाराधीन सभी वर्षों के लिए 8,00,000 टीईयू की निर्धारित क्षमता के विपरीत प्रतिलाभ की गणना के प्रयोजन के लिए 4,50,000 टीईयू प्रतिवर्ष की टर्मिनल क्षमता पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	प्रपत्र 2क क्रमांक IV में, क्षमता 600,000 टीईयू निर्धारित किया गया है और यही आंकड़ा प्रपत्र 2क क्रमांक V में क्षमता उपयोगिता की गणना के लिए प्रयोग किया गया है। यही आंकड़ा प्रपत्र 3क में लगातार दोहराया गया है। क्षमता को 600,000 टीईयू बनाए रखा गया है क्योंकि केवल तीन घाट क्रेनें उस अवधि के दौरान परिचालन में होंगी। (तथापि 9 अप्रैल 2009 को प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में, यह क्षमता केवल 4,50,000 टीईयू प्रतिवेदित की गई है)।
2.	<b>यातायात:</b> यातायात अनुमानों के संदर्भ में, निम्नलिखित भेजें: (i). सीआईटीपीएल ने बताया है कि उसने यातायात में बढ़ोतरी के पूर्व रूझानों को देखा है और भविष्य के लिए अनुमान लगाए हैं। इस संदर्भ में और 8,00,000 टीईयू वार्षिक की टर्मिनल क्षमता निर्धारित करने के संदर्भ में, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए निम्नतर स्तरों पर यातायात के अनुमानों का औचित्य बताएं।	800,000 टीईयू की निर्धारित क्षमता दक्षिण भारत में यातायात वृद्धि के पूर्व रूझान के आधार पर वर्ष 2012-13 में पहुंच जाएगी। अनुमानित स्तरों पर यातायात वृद्धि के लिए अनुमान लगाते समय, सीआईटीपीएल को उम्मीद है कि यातायात वृद्धि जारी रहेगी। परन्तु अर्थव्यवस्था की मौजूदा मंदी और बाजार की घटती मांग ने सीएचपीटी में कंटेनर यातायात में लगभग 18 प्रतिशत की कमी और जेएनपीटी में लगभग 30 प्रतिशत की कमी पहले ही आ चुकी है और इसलिए मौजूदा अनुमान भी अधिक आशावादी लगते हैं और यदि व्यापार परिदृश्य बेहतर के लिए तेजी से नहीं बदलता है तो सीआईटीपीएल अनुमानित यातायात को भी अर्जित नहीं कर पाएगा।
	(ii). सीआईटीपीएल ने विदेश कंटेनरों, पोतांतरण	विदेशी, पोतांतरण और तटीय कंटेनरों के मामले में लंदे

	कंटेनरों और तटीय कंटेनरों के मामले में लदे हुए कंटेनरों, खाली कंटेनरों और प्रशीतन कंटेनरों के यातायात अनुमान भेजे हैं। कृपया तत्संबंधी कंटेनरों की श्रेणी के कुल कंटेनर थुपुट में अनुमानित कंटेनर मिश्रण के लिए आधार स्पष्ट करें।	हुए कंटेनरों, खाली कंटेनरों और प्रशीतन कंटेनरों का अनुपात केलेंडर वर्ष 2008 में चेन्नई पत्तन में प्रहस्तित वास्तविक कंटेनरों पर आधारित हैं, जैसाकि चेन्नई पत्तन और अन्य आंकड़ेबाजों द्वारा यथा प्रकाशित किया गया है।
3.	<b>परिचालन आय:</b>	
(i).	प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने के लिए निर्धारित प्रारूपों के फार्म 2ख की टिप्पणी-3 यह अपेक्षा करती है कि परिचालक अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन उपलब्ध करवाए। सीआईटीपीएल ने ऐसा कोई परिकलन नहीं भेजा है। कृपया विचाराधीन सभी वर्षों के लिए प्रस्तावित दरमानों पर और सीसीटीएल प्रशुल्क के स्तर पर अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन भेजें।	[सीआईटीपीएल ने पत्र दिनांक 9 अप्रैल 2009 द्वारा भेजे हैं।]
(ii).	सीआईटीपीएल ने जोखिमपूर्ण कंटेनरों और अति-आयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरें प्रस्तावित की हैं। तथापि, न तो यातायात और न ही कंटेनरों की इन श्रेणियों के प्रहस्तन से होने वाली आय का अनुमान लगाया गया है।	सीआईटीपीएल को ऐसे कंटेनरों के किसी महत्वपूर्ण यातायात की उम्मीद नहीं है और राजस्व पर उसका प्रभाव नगण्य होगा। जोखिमपूर्ण और अति-आयामीय कंटेनरों के लिए प्रशुल्कों को प्रभारों की वसूली के लिए जरूरी सावधानी के मामले के रूप में शामिल किया गया है यदि ऐसे कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए कहा जाता है।
(iii).	सीआईटीपीएल ने विचाराधीन सभी वर्षों के लिए भंडारण आय का अनुमान लगाया है। प्रपत्र 2 की टिप्पणी-1 परिचालक कंटेनरों का विराम समय विश्लेषण भेजे। ऐसा कोई विश्लेषण नहीं भेजा गया है। सीआईटीपीएल विराम समय विश्लेषण और प्रस्तावित भंडारण प्रभारों के लेखा पर अनुमानित आय का परिकलन भेजे।	टर्मिनल में कंटेनरों के विराम समय का विश्लेषण भेजा गया है। यह विश्लेषण केलेंडर वर्ष 2008 में प्रहस्तित कंटेनरों के लिए चेन्नई पत्तन में प्रकाशित वास्तविक आंकड़े के अनुसार विराम समय आय के रुझानों पर आधारित है। (सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित विराम समय का विश्लेषण सीओपीटी, सीसीटीएल, एनएसआईसीटी, वीसीटीपीएल और कराची में कंटेनर टर्मिनलों पर वर्ष 2008 में कंटेनरों के विराम समय से संबंधित है। यह विश्लेषण सीआईटीपीएल से संबंधित नहीं था।)
(iv).	आय के अनुमानन के लिए विचाराधीन वर्षों के लिए विभिन्न विनिमय दरें अंगीकृत करने का कारण स्पष्ट करें। डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क से होने वाली अनुमानित आय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में अद्यतन करें।	विनिमय दर प्रशुल्क निर्धारण के लिए विचाराधीन वर्षों में ₹0 46.34 और ₹0 47.07 प्रति अमेरिकी डॉलर के बीच भिन्न-भिन्न परिकल्पित की गई है। प्रचलित विनिमय दर ₹0 48 और ₹0 50 के बीच है। अनुमान अमेरिकी डॉलर के दीर्घकालिक आउटलुक के साथ-साथ भारतीय रूपए तथा संरक्षणवाद के सिद्धांत पर आधारित हैं और आपसे अनुरोध है कि इनपर विचार किया जाए। भिन्नताओं का महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि डॉलर में मूल्यवर्गित केपेक्स की भारी राशि इस अवधि के दौरान खर्च की जाएगी।
4. (क).	<b>परिचालन लागत:</b>	
(i).	<b>परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत और अनुरक्षण लेबर लागत:</b> (क). यह प्रतीत होता है कि परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत 2009-10 में पूरे वर्ष के लिए सुविचारित की गई है। चूंकि परिचालन 1 मई 2009 से शुरू किया जाना है, इसलिए अनुमानित परिचालन लागत और प्रत्यक्ष लेबर लागत को वर्ष	परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत पूर्ण वर्ष 2009-10 के लिए लिया गया है। आय भी पूरे वर्ष के लिए ली गई है। यह नोट किया जाए कि जब राजस्व वर्ष में 11 महीनों के लिए अर्जित किया जाएगा और परिवर्तनीय परिचालन व्यय 11 महीनों के लिए प्रोद्भूत किए जाएंगे तो प्रत्यक्ष लेबर वर्ष 2008-09 में पहले ही भर्ती की जा चुकी है और नौकरी की ट्रेनिंग पर रख लिया गया है। चूंकि परिणामी



	2009-10 के लिए उपयुक्ततः संशोधित किया जाए।	परिवर्तन से केवल नुकसान ही होंगे, इसलिए यह अनुरोध किया गया है कि इन्हीं आंकड़ों को जारी रखा जाए।
	(ख). परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत और अनुरक्षण लेबर लागत के परिकलन के लिए औसत लागत प्रति कर्मचारी रूप में रु 3 लाख पर विचार करने का आधार और औचित्य बताएं।	रु 3 लाख प्रतिवर्ष पर प्रति कर्मचारी का आधार और औसत लागत का औचित्य विस्तार से भेजा गया है। (सीआईटीपीएल द्वारा भेजे गए ब्योरे उसके द्वारा पहले भेजे गए विवरणों से मेल नहीं खाते हैं। तत्पश्चात, सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 17 अप्रैल 2009 द्वारा संशोधित ब्योरे भेजे हैं।)
	(ग). परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर की श्रेणी के अधीन कर्मचारियों की संख्या पर और अनुरक्षण लेबर की श्रेणी के अधीन कर्मचारियों की संख्या पर रु 3 लाख प्रति कर्मचारी की औसत लागत लागू करते हुए, परिणामी आंकड़े अनुमानित परिचालन एवं प्रत्यक्ष लेबर लागत और अनुरक्षण लेबर लागत से मेल नहीं खाते हैं।	वित्तीय माडल के मजदूरी पत्रक में दिए गए परिचालन, प्रत्यक्ष एवं अनुरक्षण स्टाफ पर व्ययों की विस्तृत गणना भेजी गई है।
	(घ). एलए का अनुच्छेद 10 सीएचपीटी द्वारा अधिशेष कर्मचारियों के रूप में चिह्नित 29 कर्मचारियों को सीआईटीपीएल द्वारा आमेलित किए जाने से संबंधित है। सीआईटीपीएल द्वारा लिए गए सीएचपीटी कर्मचारियों की संख्या और सीआईटीपीएल पर उनकी लागत, अनुमानित परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत में सुविचारित, भेजी जाए।	सीआईटीपीएल को एलए के अनुच्छेद 10 के अधीन अधिक माने जाने वाले 29 कर्मचारियों से कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई है। इसके अलावा, कर्मचारियों के पास विकल्प है कि या तो वह सीआईटीपीएल में चले जाएं या चेन्नई पत्तन न्यास के साथ बने रहें। चेन्नई पत्तन न्यास से किसी वित्तीय सूचना के अभाव में, 29 कर्मचारियों की लागत को परिचालन लागत में शामिल नहीं किया गया है। यह अनुरोध किया गया है कि अंतरिम प्रशुल्क आदेश इसे शामिल किए बिना पारित किया जाए।
(ii).	उपस्कर चालन लागत: (क). सीआईटीपीएल परिकल्पित प्रति टीईयू बिजली उपभोग के औचित्य के साथ विचाराधीन सभी वर्षों के लिए बिजली लागत के अनुमानन के लिए विस्तृत गणना भेजे। यह प्रतीत होता है कि अनुमानित बिजली लागत में निर्धारित प्रभार शामिल हैं। निर्धारित प्रभारों का तत्व निर्धारित प्रभारों के लिए औचित्य के साथ गणनाओं में दिया जाए।	सीआईटीपीएल ने बताया है कि प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत किए गए वित्तीय माडल के अनुमान पत्रक में निर्धारित और परिवर्तनीय इकाईयों के ब्रेकअप के साथ बिजली उपभोग की विस्तृत गणना दी गई है। इसने परिचालन लागतों में प्रति टीईयू बिजली उपभोग पर अनुमान भी भेजे हैं।
	(ख). इसी प्रकार, गणनाओं में सुविचारित प्रति टीईयू ईंधन उपभोग के लिए औचित्य के साथ ईंधन लागत के अनुमानन के लिए विस्तृत गणनाएं भेजें।	सीआईटीपीएल ने प्रस्ताव के साथ जमा किए गए वित्तीय माडल के अनुमान पत्रक में ईंधन लागत के अनुमानन के लिए विस्तृत गणनाएं भेजी हैं। सीआईटीपीएल ने परिचालन लागतों में प्रति टीईयू ईंधन उपभोग पर अनुमान भी भेजे हैं।
	(ग). अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत तत्संबंधी विचाराधीन वर्षों की समाप्ति पर परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड का क्रमशः 1.55 प्रतिशत, 1.55 प्रतिशत और 1.57 प्रतिशत परिगणित होता है। सीआईटीपीएल प्रत्येक वर्ष के लिए उपस्करों की अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत तथा सिविल कार्य अलग-अलग भेजें। नए उपस्करों की अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत को इस तथ्य के आलोक में वैध ठहराया जाए कि ऐसे उपकरण प्रारंभिक अवधि के दौरान गारंटी/वारंटी के अधीन शामिल किए	सीआईटीपीएल ने प्रस्ताव के साथ जमा किए गए वित्तीय माडल के अनुमान पत्रक में मरम्मतों और अनुरक्षणलागत के लिए विस्तृत गणनाएं भेजी हैं। मरम्मतों और अनुरक्षण लागत पर अनुमान भी उपलब्ध करवाए गए ब्योरे में शामिल किया गया है। मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत अभियांत्रिक/बिजली उपस्कर तथा सिविल ढांचे की पूंजी लागत का क्रमशः 2 प्रतिशत और 1 प्रतिशत अनुमानित किया गया है।

	जाएंगे।	
(iii).	मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, सीआईटीपीएल के मामले में भूस्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत रूप में स्वीकृत नहीं की जाएगी। सीएचपीटी के साथ सीआईटीपीएल द्वारा हस्ताक्षरित एलए में भी प्रशुल्क के परिकलन में राजस्व हिस्सेदारी की अस्वीकार्यता के संबंध में अनुच्छेद 12.13 में विशिष्ट उपबंध दिया गया है।	टीएमपी की टिप्पणियां नोट की गई हैं। तथापि, सीसीटीएल अथवा एनएसआईसीटी के मामले में प्रचलित दिशानिर्देशों के अधीन पास-थू रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी की आंशिक स्वीकार्यता को लागू करने के कारण सीआईटीपीएल के मामले में भी मौजूद हैं। इसलिए, यह अनुरोध किया गया है कि उपयुक्तता के आधार पर न कि दिशानिर्देशों के आधार पर, टीएमपी 16 प्रतिशत आरओसीई अथवा दूसरे उच्चतम बोलीदाता की सीमा तक अपनी स्वीकार्यता प्रदान कर सकता है। प्रशुल्क की गणना में व्यय की स्वीकार्य मद के रूप में राजस्व हिस्सेदारी शामिल नहीं की गई थी।
(iv).	उपस्कर किराया प्रभार: उपस्कर किराया प्रभारों के लेखा पर अनुमानित व्यय के संदर्भ में, सीआईटीपीएल निम्नलिखित प्रेषित/स्पष्ट करे:	
	(क). प्रपत्र 3(ख) का क्रमांक VI परिचालक से यह अपेक्षा करता है कि वह उपस्कर किराया प्रभारों के अनुमानों के समर्थन में प्रासंगिक दस्तावेज प्रेषित करे। ऐसे कोई दस्तावेज नहीं भेजे गए हैं। किराये पर लिए गए/किराये पर लिए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्करों की सूची विचाराधीन सभी वर्षों के लिए दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित लागत व्ययों के साथ भेजे।	एलए सीआईटीपीएल को अनुमति प्रदान करता है कि वह रीच स्टेकर, प्राइम मूवर्स (अंतर-टर्मिनल वाहन) जैसे उपस्करों को किराये पर ले सकता है। किराया प्रभारों के लेखा पर अनुमानित व्यय निकाले गए टैंडरों और इन उपस्करों को किराये पर लेने के लिए न्यूनतम बोलीदाता के साथ किए गए करार पर आधारित हैं। 6 सं. रीच स्टेकर किराये पर लिए जाने की वजह से व्यावसायिक परिचालनों को शुरू करने के लिए रखे जाने वाले प्रारंभिक न्यूनतम उपस्कर के भाग हैं। प्राइम मूवर्स को वर्ष 2011-11 से आगे के वर्षों के लिए यातायात की मात्रा के अनुपात में किराये पर लिए जाने का प्रस्ताव किया गया है। (सीआईटीपीएल ने रीचस्टेकरों और प्राइम मूवर्स को किराये पर लेने के लिए सविदाकारों को जारी किए गए स्वीकृति-पत्र की प्रतियां बिना हस्ताक्षर के भेजी हैं।)
	(ख). वर्ष 21009-10 के लिए अनुमानित किराया प्रभारों की तुलना में वर्ष 2010-11 के लिए अनुमान में लगभग 57.50 प्रतिशत वृद्धि के कारण बताएं।	वर्ष 2010-11 में 57.50 प्रतिशत की सीमा तक किराया प्रभारों में वृद्धि का कारण टर्मिनल से माल को निकालने/टर्मिनल में माल को पहुंचाने के कार्य को सुगम बनाने के लिए 24 सं. प्राइम मूवर्स को किराये पर लिए जाने की वजह से है।
	(ग). जैसाकि पहले बताया गया है, भेजे गए नियोजित पूंजी आंकड़े यह दर्शाते हैं कि एलए के अनुसार अपेक्षित न्यूनतम सुविधाएं और अनुमानित यातायात के साथ तालमेल बिठाने के लिए कुछ अतिरिक्त उपस्कर उपलब्ध करवाने के लिए विचाराधीन वर्षों के भीतर लगभग पूरा निवेश किया जाएगा। ऐसी स्थिति में, उपस्कर किराये पर लिए जाने की जरूरत का औचित्य बताएं।	लाइसेंस करार रीच स्टेकरों और प्राइम मूवर्स आदि जैसे उपस्कर को किराये पर लिए जाने की अनुमति प्रदान करता है और इसलिए इन्हें किराये पर लिया गया है। इन उपस्कर की लागत केपेक्स में शामिल नहीं की गई है।
(v).	पट्टा किराये: (क). सीआईटीपीएल पुष्टि करे कि पट्टा किरायों के अनुमान एलए की शर्तों के अनुसार हैं।	पट्टा किरायों के अनुमान एलए के अनुसार हैं और माफों पर चेन्नई पत्तन न्यास के साथ सहमति है। एलए के परिशिष्ट-3 के अनुसार (वर्ग मी0 में) 1. कुल विकसित क्षेत्र 43,200 2. (i). अविकसित क्षेत्र 1,64,300

		<p>(ii). पुनःदावाकृत क्षेत्र 78,000 कुल अविकसित क्षेत्र 2,42,300 3. सीआईटीपीएल द्वारा विकसित 72,500 किया जाने वाला अतिरिक्त क्षेत्र</p> <p>..... 3,58,000</p> <p>.....</p> <p>सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए सीएचपीटी के पत्र सं.एमपीआई/3820/05/ई दिनांक 15-4-2009 की प्रति के अनुसार, 60428.116 वर्ग मी० विकसित क्षेत्र और 1,46,721.263 वर्ग मी० अविकसित क्षेत्र सीआईटीपीएल को 01-05-2007 को हस्तांतरित किए गए हैं।</p>
	(ख). पट्टे पर किए गए क्षेत्र का विस्तृत परिकलन और दर प्रति वर्ग मीटर भेजें।	<p>सीआईटीपीएल द्वारा भेजे गए गणना के आधार के साथ पट्टे किराये के विस्तृत परिकलन को वित्तीय माडल में दर्शाया गया है। लागत के परिकलन की गणना और पट्टे पर दिया गए क्षेत्र भेजा गया है। वर्ष 2009-10 के लिए पट्टा किराया प्रमारों के लिए चेन्नई पत्तन न्यास से माँग भी भेजी गई है।</p> <p>(सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15-04-2009 द्वारा विकसित और अविकसित दोनों क्षेत्रों के लिए वर्ष 2009-10 हेतु रु० 842.11 लाख के वार्षिक भूमि पट्टा प्रमारों की माँग की है।)</p>
	(ग). वर्ष 2009-10 के लागत विवरण में सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित लगभग 2,80,000 वर्ग मीटर पट्टा क्षेत्र में 72,500 वर्ग मीटर का अतिरिक्त क्षेत्र शामिल किया गया है। यह अतिरिक्त क्षेत्र एलए के परिशिष्ट-3 में यथा विनिर्दिष्ट लाइसेंसधारी (सीआईटीपीएल) द्वारा विकसित किए जाना अपेक्षित है। अतिरिक्त क्षेत्र के विकास की लागत के संबंध में लागत विवरण में दिया गया संव्यवहार दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित गणनाओं के साथ सूचित करें।	<p>78,000 वर्ग मी० क्षेत्र (पुनःदावाकृत क्षेत्र) अनुसूचित समाप्ति तारीख से छह महीनों की अवधि के भीतर चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा सीआईटीपीएल को हस्तांतरित की जाने वाली है। इसलिए, भविष्य अवधियों में इस पुनःदावाकृत क्षेत्र के लिए भूमि पट्टा प्रमारों पर लागत अनुमानों के लिए दिए गए हैं। पुनःदावाकृत क्षेत्र के विकास पर खर्च होने वाली सिविल लागत को भी 2010-11 अवधि के लिए पूंजी व्यय में शामिल किया गया है।</p>
(vi).	बीमा लागत: (क). परिसंपत्तियों के लिए बीमा लागत का अनुमान बीमा कम्पनी को किए गए वास्तविक भुगतान के संदर्भ में न्यायोचित ठहराया जाए। बीमा कम्पनी(कम्पनियों) के साथ किए गए करार की प्रति भेजें।	<p>टर्मिनल अभी परिचालन में नहीं है और इसलिए वास्तविक के साथ अनुमान की कोई तुलना इसके शुरू होने के बाद ही संभव है। बीमा प्रशुल्क के अपफ्रंट निर्धारण के लिए टीएएमपी द्वारा निर्धारित मानक आधार के अनुसार सकल प्रखंड के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। एलए की शर्तों के अनुपालन में टर्मिनल के लिए बीमा कवर के लिए उपयुक्त टेलर पर बातचीत की जा रही है। लागत पत्रक में निर्दिष्ट राशियों का अनुमान लगाया गया है और वास्तविक लागत उन लाइनों पर विपथित की जाएगी जैसे और जब पॉलिसी कवर लिया जाता है। वर्तमान पॉलिसियां कम मूल्य वाली परिसंपत्तियों के मामले में हैं और बीमा पर खर्च किए जाने वाले वास्तविक लागत का संकेत नहीं है। (सीआईटीपीएल ने रु० 16717.49 लाख के लिए 23-4-2008 से 22-4-2009 अवधि के लिए रु० 14,70,849 का निवल प्रीमियम दर्शाने वाली बीमा पॉलिसी की प्रति भेजी है।)</p>
	(ख). सीआईटीपीएल ने लाभ के नुकसान के लिए अतिरिक्त बीमा लागत का अनुमान लगाया	<p>लाभ के नुकसान संबंधी पॉलिसी पर भुगतान किए गए प्रीमियम को अलग करने के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु</p>

	है। यह नोट किया जाए कि महत्वपूर्ण परिसंपत्तियों का बीमा करवाने की लागत प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत की स्वीकार्य मद के रूप में ही सुविचारित की जाएगी।	निर्धारित दिशानिर्देशों में कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं किया गया है और इसलिए इसे परिचालन लागत में सुविचारित किया गया है। चूंकि लाभ का नुकसान मशीनरी और परिचालनों की खराबी से है, इसलिए सीआईटीपीएल का मत है कि लाभ पॉलिसियों के नुकसान पर भुगतान किया जाने वाला अनुमानित प्रीमियम को परिचालन लागत के रूप में स्वीकृत किया जाए और प्रशुल्क निर्धारण के लिए स्वीकार्य बनाया जाए।
(vii).	अन्य व्यय: कृपया "अन्य व्यय" के अधीन उसकी लागत के साथ सुविचारित व्यय की मदों की सूची बनाएं। अनुमानों का आधार सभी विचाराधीन वर्षों के लिए भेजे जाएं।	सीआईटीपीएल ने अन्य व्ययों का ब्रेकअप भेजा है। अन्य व्यय बांधना/खोलना प्रमारों, स्थानांतरण स्टॉफ के परिवहन व्यय और प्रशीतन सफाई व्ययों से संबंधित है।
4. (ख)	उपरिव्यय:	
(i).	सीआईटीपीएल विचाराधीन सभी वर्षों के लिए प्रत्येक घटक हेतु अनुमानित व्यय के ब्योरों के साथ प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों एवं सामान्य उपरिव्ययों के घटकों की सूची तैयार करें।	सीआईटीपीएल ने प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्ययों का ब्रेकअप भेजा है।
(ii).	परियोजना अवधि में प्रभाजन के लिए सुविचारित ₹ 36.61 करोड़ के अपफ्रंट भुगतान और प्रारंभिक व्ययों के ब्योरे भेजें। यह प्रतीत होता है कि ₹ 36.61 करोड़ की राशि में संयंत्र एवं मशीनरी (₹ 14.79 करोड़), आईटी संस्थापन (₹ 0.70 करोड़) और सिविल कार्यों (₹ 21.13 करोड़) से संबंधित परिचालन-पूर्व व्यय शामिल हैं। ऐसी स्थिति में, ₹ 10 करोड़ के अपफ्रंट भुगतान संबंधी लागत विवरण में दिया गया संव्यवहार स्पष्ट करें।	एलए के अनुसार चेन्नई पत्तन न्यास को किया गया ₹ 10 करोड़ का अपफ्रंट भुगतान लाइसेंस की शेष अवधि में प्रभाजित किया गया है।
4. (ग)	मूल्यहास	
	सीआईटीपीएल संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 को ध्यान में रखते हुए सभी विचाराधीन वर्षों के लिए गणना पत्रक में दर्शाए गए अनुमानित मूल्यहास के लिए विस्तृत गणनाएं भेजे। यह प्रतीत होता है कि आईटी संस्थापनों के मूल्यहास की गणना में त्रुटि है।  गणना-पत्रक से यह देखा गया है कि संयंत्र एवं मशीनरी, आईटी संस्थापनों और सिविल कार्यों संबंधी ₹ 36.61 करोड़ के परिचालन-पूर्व व्ययों का जोड़ पूंजीकृत किया गया है और मूल्यहास के लिए सुविचारित किया गया है। जब परिचालन-पूर्व व्ययों को सम्पूर्ण परियोजना अवधि में अलग-से प्रभाजित किया गया है तो उस राशि पर मूल्यहास का दावा करने का प्रश्न ही नहीं उठता है।	सीआईटीपीएल ने 9 अप्रैल 2009 के निवेदन के हिस्से के रूप में अचल परिसंपत्तियों और वित्तीय माडल के मूल्यहास पत्रक में मूल्यहास की विस्तृत गणना भेजी है। परिचालन-पूर्व लागतों को प्रोद्भूत की गई लागत के अनुपात में अचल परिसंपत्ति में पूंजीकृत किया गया है और इसे कम्पनी अधिनियम, 1956 की अनुसूची ग्ट के अधीन यथा निर्धारित परिसंपत्ति के अनुमानित उपयोगी जीवनकाल और एलए के अधीन दिए गए सिद्धांतों के अनुसार मूल्यहासित किया गया है। यह सत्य है कि यदि परिचालन-पूर्व व्ययों को सम्पूर्ण परियोजना अवधि में अलग-अलग प्रभाजित किया जाता है तो उस राशि पर मूल्यहास का दावा नहीं किया जा सकता। यह अनुरोध किया गया है कि वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के दौरान क्रमशः ₹ 172 लाख, ₹ 166 लाख और ₹ 160 लाख की सीमा तक प्रारंभिक व्ययों का प्रभाजन लागत विवरण से अलग किया जाए। (सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित ब्योरों में परिसंपत्तियों के तीन समूह, अर्थात् संयंत्र एवं मशीनरी, सूचना प्रौद्योगिकी और बर्थ एवं सिविल लागत के अधीन समेकित गणनाएं शामिल हैं। तथापि, इसने विस्तृत परिसंपत्तिवार मूल्यहास गणनाएं नहीं भेजी हैं।)

4. (घ).	नियोजित पूंजी																																																																																																					
(i).	<p>अचल परिसंपत्तियां:</p> <p>(क). सीआईटीपीएल वर्ष 2009-10 की शुरुआत में अचल परिसंपत्तियों के व्योरो को स्पष्ट रूप से देते हुए परिसंपत्तियों की निम्नलिखित प्रत्येक श्रेणी के मामले में नियोजित पूंजी के अधीन सुविचारित वैयक्तिक परिसंपत्तियों (चल एवं अचल उसकी लागत के साथ) की सूची बनाएं।</p> <p>(i). संयंत्र और मशीनरी</p> <p>(ii). भवन, शैड और अन्य ढाँचे</p> <p>(iii). सूचना प्रौद्योगिकी</p> <p>(iv). अन्य</p>	<p>सीआईटीपीएल ने निम्नलिखित व्योरे भेजे हैं:-</p> <p>रु० लाखों में</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>2010</th><th>2011</th><th>2012</th></tr><tr><td>संयंत्र एवं मशीनरी</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>सकल प्रखंड</td><td>17006</td><td>17006</td><td>17006</td></tr><tr><td>परिक्लृप्त</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>वर्ष के लिए मूल्यहास (10.34%)</td><td>1706</td><td>1706</td><td>1706</td></tr><tr><td>संचयी मूल्यहास</td><td>1706</td><td>3629</td><td>6294</td></tr><tr><td>निवल प्रखंड</td><td>16301</td><td>13636</td><td>11772</td></tr><tr><td>आईटी संस्थापन</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>सकल प्रखंड</td><td>708</td><td>708</td><td>708</td></tr><tr><td>परिक्लृप्त</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table> <table><tr><td>वर्ष के लिए मूल्यहास (25%)</td><td>168</td><td>168</td><td>168</td></tr><tr><td>संचयी मूल्यहास</td><td>168</td><td>317</td><td>475</td></tr><tr><td>निवल प्रखंड</td><td>580</td><td>382</td><td>233</td></tr><tr><td>बिल्डिंग एवं सिविल कार्य</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>सकल प्रखंड</td><td>28062</td><td>41582</td><td>44882</td></tr><tr><td>परिक्लृप्त</td><td>15530</td><td>3000</td><td>0</td></tr><tr><td>वर्ष के लिए मूल्यहास (3.70%)</td><td>1253</td><td>1500</td><td>1052</td></tr><tr><td>संचयी मूल्यहास</td><td>1253</td><td>2949</td><td>4500</td></tr><tr><td>निवल प्रखंड</td><td>40339</td><td>41473</td><td>40081</td></tr><tr><td>कुल परिसंपत्तियां</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>सकल प्रखंड</td><td>43836</td><td>60365</td><td>62395</td></tr><tr><td>परिक्लृप्त</td><td>15530</td><td>3000</td><td>0</td></tr><tr><td>वर्ष के लिए मूल्यहास</td><td>3178</td><td>3519</td><td>3574</td></tr><tr><td>संचयी मूल्यहास</td><td>3178</td><td>6695</td><td>10269</td></tr><tr><td>निवल प्रखंड</td><td>50190</td><td>56671</td><td>52087</td></tr></table> <p>इसने उल्लेख किया है कि वर्ष 2010 में परिकल्पित रु० 12.75 करोड़ का अतिरिक्त निवेश 4 (क) अद (ग) में टीएएमपी के प्रश्न के जवाब में यथा उल्लिखित पुनःदावाकृत क्षेत्र के विकास के लिए है।</p>	विवरण	2010	2011	2012	संयंत्र एवं मशीनरी				सकल प्रखंड	17006	17006	17006	परिक्लृप्त	0	0	0	वर्ष के लिए मूल्यहास (10.34%)	1706	1706	1706	संचयी मूल्यहास	1706	3629	6294	निवल प्रखंड	16301	13636	11772	आईटी संस्थापन				सकल प्रखंड	708	708	708	परिक्लृप्त	0	0	0	वर्ष के लिए मूल्यहास (25%)	168	168	168	संचयी मूल्यहास	168	317	475	निवल प्रखंड	580	382	233	बिल्डिंग एवं सिविल कार्य				सकल प्रखंड	28062	41582	44882	परिक्लृप्त	15530	3000	0	वर्ष के लिए मूल्यहास (3.70%)	1253	1500	1052	संचयी मूल्यहास	1253	2949	4500	निवल प्रखंड	40339	41473	40081	कुल परिसंपत्तियां				सकल प्रखंड	43836	60365	62395	परिक्लृप्त	15530	3000	0	वर्ष के लिए मूल्यहास	3178	3519	3574	संचयी मूल्यहास	3178	6695	10269	निवल प्रखंड	50190	56671	52087
विवरण	2010	2011	2012																																																																																																			
संयंत्र एवं मशीनरी																																																																																																						
सकल प्रखंड	17006	17006	17006																																																																																																			
परिक्लृप्त	0	0	0																																																																																																			
वर्ष के लिए मूल्यहास (10.34%)	1706	1706	1706																																																																																																			
संचयी मूल्यहास	1706	3629	6294																																																																																																			
निवल प्रखंड	16301	13636	11772																																																																																																			
आईटी संस्थापन																																																																																																						
सकल प्रखंड	708	708	708																																																																																																			
परिक्लृप्त	0	0	0																																																																																																			
वर्ष के लिए मूल्यहास (25%)	168	168	168																																																																																																			
संचयी मूल्यहास	168	317	475																																																																																																			
निवल प्रखंड	580	382	233																																																																																																			
बिल्डिंग एवं सिविल कार्य																																																																																																						
सकल प्रखंड	28062	41582	44882																																																																																																			
परिक्लृप्त	15530	3000	0																																																																																																			
वर्ष के लिए मूल्यहास (3.70%)	1253	1500	1052																																																																																																			
संचयी मूल्यहास	1253	2949	4500																																																																																																			
निवल प्रखंड	40339	41473	40081																																																																																																			
कुल परिसंपत्तियां																																																																																																						
सकल प्रखंड	43836	60365	62395																																																																																																			
परिक्लृप्त	15530	3000	0																																																																																																			
वर्ष के लिए मूल्यहास	3178	3519	3574																																																																																																			
संचयी मूल्यहास	3178	6695	10269																																																																																																			
निवल प्रखंड	50190	56671	52087																																																																																																			
	<p>(ख). (i). यह प्रकट होता है कि कुल परिचालन-पूर्व व्ययों का भाग परिसंपत्तियों की प्रत्येक श्रेणी के लिए पूंजीकृत किया गया है। यदि ऐसा है तो कुल परिचालन-पूर्व व्ययों के व्योरे और अचल परिसंपत्तियों के मूल्य में परिचालन-पूर्व व्ययों के हिस्से पर ही विचार करने के कारण स्पष्ट करें। लागत विवरण में शेष परिचालन-पूर्व व्ययों, यदि कोई हों, के लिए दिया गया संव्यवहार बताएं।</p>	<p>रु० 4655 लाख के सम्पूर्ण परिचालन-पूर्व व्ययों को कुल परिसंपत्तियों की परिसंपत्ति की श्रेणी के मूल्य के अनुपात में परिसंपत्ति की प्रत्येक श्रेणी के लिए पूंजीकृत किया गया है।</p>																																																																																																				
	<p>(ii). परिचालन-पूर्व व्ययों को परियोजना की सम्पूर्ण रियायत अवधि/शेष अवधि में प्रमाजित किया जाना चाहिए। अनुमानित नियोजित पूंजी आंकड़ों और अनुमानित मूल्यहास की समीक्षा की जाए और तदनुसार सभी विचाराधीन वर्षों के लिए संशोधित की जाए।</p>	<p>प्रमाजन के बाद परिचालन-पूर्व व्ययों को आपकी टिप्पणी के अनुसार शेष लाइसेंस अवधि में प्रमाजित किया गया है।</p>																																																																																																				
	<p>(ग). सीआईटीपीएल यह नोट करे कि केवल पूरे किए गए और शुरू किए गए परिसंपत्तियों को ही नियोजित पूंजी के लिए गिना जाएगा और प्रगतिधीन कार्य को अलग रखा जाएगा। इस</p>	<p>सीआईटीपीएल ने पुष्टि की है कि केवल पूरे किए गए और शुरू किए गए परिसंपत्तियों को ही नियोजित पूंजी के लिए परिगणित किया गया है।</p>																																																																																																				

	संबंध में पुष्टि भेजे।	
	(घ). अचल परिसंपत्तियों पर अनुमानित व्यय के संदर्भ में, कृपया पहले से शुरू किए गए विभिन्न परिसंपत्तियों के पूंजी मूल्य के मामले में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010-11 में सिविल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में ₹ 12.75 करोड़ के परिवर्धन परिकल्पित किए हैं। की गई कार्रवाई और वर्ष 2010-11 के दौरान जोड़ी जाने वाली परिसंपत्तियों की स्थिति भेजी जाए।	वर्ष 2010-2011 में परिकल्पित ₹ 12.75 का अतिरिक्त निवेश 72,500 वर्ग मी० के पुनःदावाकृत क्षेत्र के विकास के लिए है।
	(ड). एलए के परिशिष्ट-13 में दिए गए वर्षवार निवेश योजना के अनुसार वर्ष 2012-13 तक प्रथम छह वर्षों में एलए के अनुसार न्यूनतम निवेश दायित्व ₹ 300.80 करोड़ है।  जबकि नियोजित पूंजी आंकड़े दर्शाते हैं कि न्यूनतम निवेश दायित्व का लगभग दोगुना विचाराधीन वर्षों में किया जाएगा। इस संदर्भ में, सीआईटीपीएल निम्नलिखित स्पष्ट करे:	सीआईटीपीएल इस तथ्य की वजह से एलए में परिकल्पित राशियों की अपेक्षा ज्यादा राशि का निवेश कर रहा है कि चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा वर्ष 2005 में लगाए गए अनुमान पुराने हो चुके हैं और मौजूदा माहौल में अप्रासंगिक हैं। कारण जो उच्चतर पूंजी परिव्यय के लिए आरोपित किए जा सकते हैं, नीचे दिए गए हैं:  लाइसेंस करार में परिकल्पित ₹ 481 करोड़ का निवेश 2005 में अनुमानों पर आधारित था जिसकी वर्ष 2009 में कोई प्रासंगिकता नहीं रह गई है।  टर्मिनल के भीतर रेल लाइन बिछाने के मामले में अतिरिक्त लागत को सीएचपीटी के प्रारंभिक लागत अनुमानों में शामिल नहीं किया गया था। डिजाइन, रेल लाइन बिछाना, पर्यवेक्षण, लेबर की लागत, पूरा करने की लागत सहित इसके लिए अतिरिक्त लागत ₹ 10 करोड़ के अतिरिक्त लागत पर अनुमानित की गई है।  सीएचपीटी द्वारा ₹ 481 करोड़ के अनुमान में उस परिचालन-पूर्व व्यय को शामिल नहीं किया गया था जिसके व्यावसायिक परिचालनों के शुरू होने तक ₹ 50 करोड़ होने की उम्मीद है।  ₹ 600 करोड़ का प्रस्तावित पूंजी व्यय एलए के अनुसार आवश्यकताओं के ध्यानपूर्वक मूल्यांकन और प्रचलित आर्थिक परिदृश्य के बाद है। सीआईटीपीएल ने पूंजी व्यय के लिए दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं।
	(i). प्रस्ताव में यह बताया गया है कि सीआईटीपीएल ने एलए के अनुसार अपेक्षित न्यूनतम सुविधाएं सृजित करने और अनुमानित यातायात के साथ तालमेल बिठाने के लिए कुछ अतिरिक्त उपस्कर सृजित करने के लिए ₹ 600 करोड़ के निवेश का अनुमान लगाया है। एलए के अनुसार अपेक्षित न्यूनतम सुविधाएं और परिकल्पित अतिरिक्त उपस्कर उनकी लागत के साथ सूचीबद्ध करें।	एलए के अनुसार अपेक्षित न्यूनतम सुविधाएं नीचे दी गई हैं: 1. 832 मी० लम्बी जेट्टी का निर्माण 2. 358,000 वर्ग मी० का यार्ड क्षेत्र 3. उपस्कर: आरएमव्यूसी : 3 आरटीजीसी : 10 आरएस : 6 और कंटेनर टर्मिनल को चलाने के लिए अन्य बैंक अप उपस्कर। संयोगवश, प्रारंभ में उपर्युक्त सभी उपस्कर उपलब्ध करवाने का प्रस्ताव किया गया है सिवाय रीचस्टेकरों के जिन्हें किराये पर लेने का प्रस्ताव किया गया है।
	(ii). एलए परिचालन से यह अपेक्षा करता है कि वह तीसरे परिचालन वर्ष के भीतर 5,00,000	सीआईटीपीएल ने प्रथम तीन परिचालन वर्षों के दौरान निम्नलिखित थ्रुपुट का अनुमान लगाया है जोकि निम्नवत्

	<p>टीईयू के न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट (एमजीटी) का अधिकतम अर्जित करे। यह उल्लेखनीय है कि सीआईटीपीएल ने तीसरे परिचालन वर्ष (2011-12) तक 4,50,000 प्रतिवर्ष थुपुट का अनुमान लगाया है। परिशिष्ट-12 में यथा सूचीबद्ध उपस्कर प्राप्ति योजना की पुष्टि करते हुए और एलए के परिशिष्ट-13 में दी गई वर्षवार निवेश योजना का पालन करते हुए, परिचालक से अपेक्षा की जाती है कि वह वर्ष 2011-12 तक सुविधाओं में ₹0 299.90 करोड़ की राशि का निवेश किया जाए जबकि उस अवधि तक ₹0 600 करोड़ की राशि निवेशित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है जिससे उपयोक्ताओं पर परिहार्य बोझ पड़े। उपर्युक्त टिप्पणियों के आलोक में, नियोजित पूंजी आंकड़ों की समीक्षा की जाए।</p>	<p>है:</p> <p>2009-10: 337,517 टीईयू 2010-11: 455,623 टीईयू 2011-12: 600,030 टीईयू</p> <p>नियोजित पूंजी एलए के प्रावधानों के अधीन अपेक्षित न्यूनतम है। केपेक्स में भिन्नता विभिन्न परियोजना आवश्यकताओं की मूल्य वृद्धि की वजह से है। एलए में ₹0 481 करोड़ के मूल लागत अनुमान में ₹0 46.55 करोड़ के परिचालन-पूर्व व्ययों और रेल संपर्क पर लगभग ₹0 10 करोड़ को शामिल नहीं किया गया है।</p>
(ii).	<p><b>कार्यगत पूंजी:</b></p> <p>(क). अनुमानित कार्यगत पूंजी की गणनाओं को मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 को ध्यान में रखते हुए भेजे जाने की जरूरत है।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने दोहराया है कि उसका प्रस्ताव टीएमपी के मार्च 2005 के दिशानिर्देशों का पूर्णतः अनुपालन करता है।</p>
	<p>(ख). यह प्रतीत होता है कि सीआईटीपीएल ने एलए के अनुच्छेद 5 के अनुसार निष्पादन गारंटी/निष्पादन प्रतिभूति के रूप में प्रेषित की जाने वाली बैंक गारंटी के लिए मार्जिन राशि के रूप में वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए विविध देनदारों की मद के रूप में क्रमशः ₹0 3.54 करोड़, ₹0 4.74 करोड़ और ₹0 4.75 करोड़ पर विचार किया है। विविध देनदारों की यह मद दस्तावेजी प्रमाण द्वारा साक्ष्यित की जाए।</p>	<p>विविध देनदारी 10 दिनों की बिक्री की दर से परिकलित की गई है परन्तु कार्यगत पूंजी में शामिल नहीं किया गया है क्योंकि टीएमपी ने इसे शामिल करने के लिए नहीं कहा था।</p>
	<p>(ग). कार्यगत पूंजी की मदों के रूप में सुविचारित तत्संबंधी राशियों का जोड़ वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए अनुमानित कुल कार्यगत पूंजी आंकड़े से मेल नहीं खाता है। इस स्थिति को सत्यापित करें।</p>	<p>सीआईटीपीएल ने कोई जवाब नहीं भेजा है।</p>
	<p>(घ). कार्यगत पूंजी की मद के रूप में सुविचारित वस्तुसूची के संदर्भ में, वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए "केपिटल पुर्जों" और "अन्य वस्तुसूची" की गणना के प्रयोजन के लिए वर्ष 2009-10 से संबंधित संयंत्र एवं मशीनरी के प्रारंभिक प्रखंड के मूल्य के 1 प्रतिशत पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>परिचालन-पूर्व अवस्था में, यह संभव नहीं है कि आंकड़ों की सीमित उपलब्धता के साथ केपिटल पुर्जों के वस्तुसूची स्तरों और अन्य को ठीक प्रकार से देखा जा सके। इसलिए, सीआईटीपीएल ने प्रपत्र 4क में दर्शाए गए टीएमपी दिशानिर्देशों को देखा है।</p>
	<p>(ङ). यह देखा गया है कि स्वीकार्य रोकड़ शेष की गणना के लिए निष्पादन गारंटी और पट्टा किराये पर सीआईटीपीएल द्वारा विचार किया गया है।</p> <p>एलए के अनुच्छेद 5.1 के अनुसार, ₹0 30 करोड़ के समकक्ष निष्पादन गारंटी सीआईटीपीएल द्वारा सीएचपीटी को बैंक गारंटी के रूप में देय है। यह प्रतीत होता है कि सीआईटीपीएल कार्यगत पूंजी गणना के प्रयोजन के लिए विविध देनदारों की</p>	<p>बैंक गारंटी के लिए मार्जिन को विविध देनदारियों में शामिल नहीं किया गया है क्योंकि विविध देनदारी 10 दिनों की बिक्री की दर से परिकलित किया गया है परन्तु कार्यगत पूंजी में शामिल नहीं किया गया है क्योंकि टीएमपी ने इसे शामिल करने के लिए नहीं कहा था।</p> <p>हमें पट्टा किरायों को विविध देनदारियों के रूप में रखना होगा परन्तु तब भी जब यह कार्यगत पूंजी का भाग होगा और प्रशुल्क परिकलन में कोई अन्तर नहीं होगा।</p>

	<p>मद के रूप में बैंक गारंटी के लिए मार्जिन राशि पर पहले ही विचार कर चुका है। कार्यगत पूंजी की गणना के प्रयोजन के लिए "रोकड़ शेष" के अधीन निष्पादन गारंटी के लिए वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए क्रमशः रु0 58.34 करोड़, रु0 78.10 करोड़ और रु0 78.24 करोड़ पर विचार करने का कारण स्पष्ट नहीं है।</p> <p>सीआईटीपीएल ने कार्यगत पूंजी की गणना के प्रयोजन के लिए रोकड़ शेष के अधीन मद के रूप में पट्टा किराये के लिए वर्ष 2009-10 से 2011-12 हेतु रु0 7.29 करोड़, रु0 9.40 करोड़ और रु0 9.50 करोड़ राशि पर विचार किया है। इस राशि को विविध देनदारियों की मद के रूप में सुविचारित करना होगा, यदि पट्टा किराया एलए के अनुसार सीएचपीटी को अग्रिम में देय है।</p> <p>कार्यगत पूंजी के प्रयोजन के लिए रोकड़ शेष मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार परिकलित करें।</p>	कार्यगत पूंजी के प्रयोजन के लिए रोकड़ शेष मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुपालन में है।
ग.	दरमान:	
(i).	इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान सीआईटीपीएल द्वारा कार्यान्वयन-योग्य दस्तावेज होगा। सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित मसौदा दरमानों में मसौदा दरमानों में प्रयुक्त विभिन्न मदों के लिए परिभाषाएं और प्रस्तावित दरों पर शासित शर्तें शामिल नहीं की गई हैं। कृपया बृहत् दरमान भेजें।	अंतरिम प्रशुल्क और अंतिम प्रशुल्क दोनों के लिए 9 अप्रैल 2009 को दरमान दोबारा प्रस्तुत किए गए हैं जो आपकी टिप्पणियों और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुपालन में है।
(ii).	(क). सीआईटीपीएल सामान्य, प्रशीतन, पोतांतरण, जोखिमपूर्ण तथा अति आयामित कार्गो कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रभारों पर पहुंचने के लिए सुविचारित लागत तत्वों की विस्तृत गणना भेजें।	अंतरिम प्रशुल्क के लिए, ये सीसीटीएल हेतु टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दरों पर आधारित हैं। (सीआईटीपीएल ने उसके द्वारा प्रस्तावि अंतिम प्रशुल्क के लिए अपेक्षित ब्योरे नहीं भेजे हैं।)
	(ख). विविध तथा सीमाशुल्क निरीक्षण सेवाओं में निर्दिष्ट पोतों के हैच कवरों, रेस्टोज, शट-आऊटों, प्रशीतन सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रभारों के संबंध में सुविचारित किए जाने वाले लागत तत्वों की गणना भेजें।	अंतरिम प्रशुल्क के लिए, ये सीसीटीएल हेतु टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दरों पर आधारित हैं। (सीआईटीपीएल ने उसके द्वारा प्रस्तावि अंतिम प्रशुल्क के लिए अपेक्षित ब्योरे नहीं भेजे हैं।)
(iii).	मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 5.1.1 मूल कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं के लिए समेकित बॉक्स दरों को प्रोत्साहित करता है। जलयान/तट स्थानांतरण, बर्थ से यार्ड के बीच परिवहन, यार्ड में प्रहस्तन जैसी मूल कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं और कंटेनर तथा कार्गो पर घाटशुल्क प्रभारों के लिए मदवार दरें प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करें।	ये सीसीटीएल में अनुसरित पद्धति पर आधारित है।
(iv).	20' से अधिक परन्तु 40' तक की लम्बाई वाले कंटेनरों और 40' से अधिक लम्बाई वाले कंटेनरों के लिए प्रभार मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.4 में निर्धारित अनुपात का अनुसरण	इनमें दिशानिर्देशों का अनुपालन किया गया है।



	करते हुए निर्धारित करें।	
(v).	प्रत्येक प्रशुल्क मद के अधीन प्रभारों की वसूली के लिए प्रदत्त किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाएं विनिर्दिष्ट की जाएं।	9 अप्रैल 2009 को जमा किए गए संशोधित दरमान आवश्यकता का अनुपालन करते हैं।
(vi).	सामान्य कंटेनरों और आईसीडी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित दरों के संदर्भ में, निम्नलिखित स्पष्ट करें: (क). क्यूसी से कंटेनर और विलोमतः परिवहन की गतिविधि के लिए एफसीएल सामान्य कंटेनरों की तुलना में एफसीएल आईसीडी कंटेनरों के लिए निम्नतर दरें प्रस्तावित करने का कारण।	संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया था (सीआईटीपीएल ने एफसीएल सामान्य और एफसीएल आईसीडी कंटेनरों दोनों के लिए समान दरें प्रस्तावित की हैं)।
	(ख). इसी प्रकार, कंटेनर यार्ड में उनके प्रहस्तन के लिए एफसीएल सामान्य कंटेनरों की तुलना में एफसीएल आईसीडी कंटेनरों के लिए उच्चतर दरें प्रस्तावित करने का कारण।	संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया था। (सीआईटीपीएल ने एफसीएल सामान्य और आईसीडी कंटेनरों के लिए समान दरें प्रस्तावित की हैं)।
	(ग). एफसीएल सामान्य कंटेनरों के कार्गो पर घाटशुल्क की तुलना में एफसीएल आईसीडी कंटेनरों के कार्गो पर उच्चतर घाटशुल्क प्रस्तावित करने का कारण।	संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किए गए हैं। (सीआईटीपीएल ने कंटेनरों की दोनों श्रेणियों के लिए समान घाटशुल्क प्रस्तावित किया है)।
(vii).	सीआईटीपीएल ने सामान्य, आईसीडी, जोखिमपूर्ण, अति-आयामीय कंटेनरों के मामले में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ, ग्राहकों को सुपुर्दगी/ग्राहकों से प्राप्ति सहित कंटेनर यार्ड में कंटेनरों के प्रहस्तन की गतिविधि के लिए समेकित तटीय दरों का प्रस्ताव किया है। यह प्रतीत होता है कि इस सेवा में कंटेनर को ग्राहक के वाहन पर लादने अथवा ग्राहक के वाहन से कंटेनर की उतराई के लिए सेवा शामिल है जो तटीय रियायत के लिए पात्र नहीं है। प्रस्तावित समेकित प्रशुल्क मदों को रियायती प्रशुल्क के लिए पात्रता की गतिविधि को अलग करने के लिए उपयुक्ततः अलग करें और एक रियायती प्रशुल्क के लिए पात्र नहीं है।	संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया है। (सीआईटीपीएल संशोधित दरमान में दरों को अलग-अलग किया है)
(viii).	सीआईटीपीएल ने क्यूसी से यार्ड तक परिवहन और यार्ड में प्रहस्तन की गतिविधियों के लिए जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण हेतु प्रीमियम की विभिन्न दरों पर विचार किया है। जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.7.3 में यथा विनिर्दिष्ट 25 प्रतिशत की एकसमान दर पर प्रीमियम पर विचार करते हुए प्रस्तावित करें।	संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया है। (यह कहते हुए दरमान में एक सामान्य टिप्पणी शामिल की गई है कि जोखिमपूर्ण कंटेनरों पर 25 प्रतिशत प्रीमियम लागू है)।
(ix).	क्यूसी से यार्ड तक परिवहन और यार्ड में प्रहस्तन गतिविधि के लिए अतिआयामित कार्गो कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण के लिए प्रीमियम की विभिन्न दरों पर विचार करने का कारण स्पष्ट करें।	संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया है (सीआईटीपीएल ने सभी गतिविधियों के लिए एकसमान रूप से सामान्य प्रभारों का 3 गुना प्रस्तावित किया है)।
(x).	पोतांतरण कंटेनरों के लिए घाट में प्रस्तावित प्रहस्तन दरों को घाट में सामान्य कंटेनरों के लिए निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों के दोगुना का प्रस्ताव	9 अप्रैल 2009 को जमा किए गए संशोधित दरमान में, सीआईटीपीएल ने सामान्य कंटेनरों के 1.5 गुना पर पोतांतरण कंटेनरों के लिए दरें प्रस्तावित की हैं।

	<p>किया है। इसी प्रकार, प्रस्तावित कंटेनर घाटशुल्क और कार्गो घाटशुल्क सामान्य कंटेनरों के घाटशुल्क और सामान्य कंटेनरों के कार्गो घाटशुल्क के लिए प्रस्तावित तदनुरूपी दरों से 67 प्रतिशत और लगभग 74 प्रतिशत ज्यादा देखा गया है। पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.5.1 का अनुसरण करते हुए निर्धारित किया जाए। सामान्य कंटेनरों के मामले में तदनुरूपी प्रभारों की तुलना में भिन्न-भिन्न कंटेनर घाटशुल्क और कार्गो घाटशुल्क निर्धारित करने का आधार स्पष्ट करें।</p>	
(xi).	<p>(क). विभिन्न कंटेनरों के लिए प्रस्तावित विराम समय प्रभारों का आधार औचित्य के साथ बताएं।</p>	<p>संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया है (सीआईटीपीएल ने कोई औचित्य नहीं दिया है)।</p>
	<p>(ख). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.15 विनिर्दिष्ट करता है कि उपयोक्ताओं को पत्तन पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी। इस सिद्धांत से देखते हुए, कृपया यह प्रावधान शामिल करें कि भंडारण प्रभार उस अवधि के दौरान प्रोदभूत नहीं होगा जब सीआईटीपीएल उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कंटेनरों की सुपुर्दगी/स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो।</p>	<p>9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया संशोधित दरमान इस अपेक्षा का अनुपालन करता है।</p>
	<p>(ग). प्रस्तावित विराम समय प्रभारों में आईसीडी कंटेनरों के लिए प्रभार शामिल हैं। अतः पृथक तालिका में प्रस्तावित आईसीडी कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभारों को हटाएं।</p>	<p>संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया है।</p>
(xii).	<p>सीआईटीपीएल ने लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित रेल फ्लैट से सीआईटीपीएल रेल यार्ड अथवा विलोमतः परिवहन की गतिविधि के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्रा0 लि0 (वीसीटीपीएल) में लागू दर अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया है। इस संदर्भ में, सीआईटीपीएल निम्नलिखित स्पष्ट करें:</p>	
	<p>(क). तथ्य दिया गया है कि वीसीटीपीएल द्वारा प्रदत्त सेवाएं और सीआईटीपीएल द्वारा प्रदत्त किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाएं (परिवहन और लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ) समान हैं, वीसीटीपीएल के दरमान में निर्धारित रु0 1250/- और रु0 1150/- की तदनुरूपी दरों के विपरीत क्रमशः लदे हुए कंटेनर के लिए रु0 1800/- और खाली कंटेनर के लिए रु0 1700 प्रति टीईयू की प्रस्तावित उच्चतर दर का औचित्य बताएं।</p>	<p>संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया है (कोई औचित्य नहीं दिया गया है। तथापि, लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए दरें क्रमशः रु0 1400/- और रु0 1120/- में संशोधित की गई हैं)।</p>
	<p>(ख). 20' से अधिक परन्तु 40' तक लम्बाई वाले कंटेनरों और 40' से अधिक लम्बाई वाले कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रभार मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.4 में निर्धारित अनुपात के अनुसार नहीं पाए गए हैं। प्रस्तावित दरें</p>	<p>संशोधित दरमान 9 अप्रैल 2009 को जमा किया गया है। (सीआईटीपीएल ने दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार दरें संशोधित की हैं)।</p>

	दिशानिर्देशों के उक्त खंड के अनुसार संशोधित करें।	
घ.	अन्य बिन्दु:	
(i).	सीआईटीपीएल पुष्टि करे कि वह स्टोवेज योजनाकरण और ऑन-बोर्ड नौकर्षण सहित टर्मिनल में बृहत् सेवा प्रदान करेगा।	सीआईटीपीएल ने पुष्टि की है कि वह स्टोवेज योजनाकरण एवं ऑन-बोर्ड नौकर्षण सहित टर्मिनल में बृहत् सेवा उपलब्ध करवाएगा।
(ii).	इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 7 जनवरी 2005 द्वारा अधिसूचित तटीय कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क की वसूली शासित करने वाली प्रासंगिक शर्तों को प्रस्तावित दरमान में शामिल किया जाए।	टीएमपी के आदेश दिनांक 7 जनवरी 2005 द्वारा अधिसूचित तटीय कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क की वसूली शासित करने वाली प्रासंगिक शर्तों को प्रस्तावित दरमान में शामिल किया गया है।
(iii).	तटीय नौचालन पर भारतीय पत्तन पर अथवा विलोमतः अनुवर्ती पोतांतरण के लिए सीआईटीपीएल में आने वाले विदेशी पत्तन के कंटेनर के मामले में यह शर्त शामिल की जाए कि ऐसे मामलों में मंत्रालय से प्राप्त निदेशों के अनुसार विदेशगामी के लिए निर्धारित पोतांतरण दर का 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाए।	9 अप्रैल 2009 को जमा किए गए संशोधित दरमान में अनुपालन किया गया है।
(iv).	एलए के अनुच्छेद 12.3 के अनुसार, सीआईटीपीएल टर्मिनल में आने वाले पोतों के लिए बर्थ किराये सहित पोत संबंधित प्रभार सीएचपीटी द्वारा एकत्रित किए जाएंगे। सीआईटीपीएल की तट आधारित सुविधाओं के विफल/खराबी की वजह से परिचालन नहीं किए जाते हैं तब सीआईटीपीएल में पोतों के निष्क्रिय रहने की अवधि के लिए पोतों को बर्थ किराया प्रभारों की वापसी के संबंध में दरमान में शर्त शामिल करने पर सीआईटीपीएल विचार करें।	दरमान में शामिल करने के लिए नोट किया गया: “सीआईटीपीएल उस अवधि के लिए पोतों को बर्थ किराया प्रभार वापिस करेगा जब पोत सीआईटीपीएल में निष्क्रिय रहते हैं जब सीआईटीपीएल की तट आधारित सुविधाओं की निष्फल/खराब होने की वजह से परिचालन नहीं किए जाते हैं अथवा सीआईटीपीएल पर आरोप कोई अन्य कारण।”
(v).	यह विनिर्दिष्ट करने के लिए सामान्य शर्त शामिल की जाए कि उपयोक्ताओं को सीआईटीपीएल पर सीधे आरोप्य कारणों से होने वाले विलंबों के लिए भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी।	9 अप्रैल 2009 को जमा किए गए दरमान में शामिल किया गया है।
(vi).	विलंबित भुगतानों पर उपयोक्ताओं द्वारा ब्याज के भुगतान और विलंबित वापसियों पर सीआईटीपीएल द्वारा ब्याज के भुगतान के लिए शर्तें मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार प्रस्तावित करें।	9 अप्रैल 2009 को जमा किए गए दरमान में शामिल किया गया है।
(vii).	भारतीय रुपयों में डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क की वसूली और डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को उसके समकक्ष भारतीय रुपयों में परिवर्तित किए जाने संबंधी शर्तें मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में शामिल प्रावधानों के अनुसार प्रस्तावित की जाएं।	9 अप्रैल 2009 को जमा किए गए दरमान में शामिल किया गया है।
(viii).	परित्यक्त कंटेनरों पर भंडारण प्रभारों की वसूली से संबंधित शर्तें इस संबंध में निर्धारित दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए प्रस्तावित की जाएं।	9 अप्रैल 2009 को जमा किए गए दरमान में शामिल किया गया है।

7.2. सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों की संवीक्षा पर, सीआईटीपीएल के प्रतिसाद में कुछ अन्तर और गणनाओं में विसंगतियां थीं। इसलिए, सीआईटीपीएल से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था।

सीआईटीपीएल ने प्रतिसाद दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीआईटीपीएल का जवाब
क.	सीआईटीपीएलके पत्र सं. सीआईटीपीएल/टीएमपी/2009/03 दिनांक 9 अप्रैल 2009 पर (पूँजी व्यय के लिए ब्रेकअप)	
(i).	सीआईटीपीएल ने निकर्षण के माध्यम से रेत की लागत के संबंध में सीएचपीटी को रु 3.432 करोड़ के प्रतिवेदित भुगतान के समर्थन दस्तावेज नहीं भेजे हैं।	सीआईटीपीएल ने भुगतान के प्रमाण के साथ सीएचपीटी से प्राप्त मांग-पत्र की प्रति प्रेषित की है।
(ii).	भूमि मृदा जाँच के लिए करार मूल्य रु 707850 अनुमानित किया गया है। तथापि, प्रेषित समर्थक दस्तावेज केवल रु 518822 लागत दर्शाते हैं।	भूमि मृदा की जाँच पर हुआ वास्तविक व्यय केवल 518822 है। निम्नतर राशि कार्य आदेश की तुलना में कार्य के दायरे में कमी करने के स्थान पर व्यय किया गया था। भूमि मृदा जाँच करने पर कुल लागत केवल रु 518822 पड़ी जाएगी।
(iii).	रेलों की लागत (ए8 का अवलोकन करें) के संदर्भ में, 31 मार्च 2009 को भुगतान की गई प्रतिवेदित राशि करार मूल्य की अपेक्षा रु 2.00 लाख तक ज्यादा है।	रु 2 लाख की राशि सीआईटीपीएल द्वारा भुगतान की गई थी। आज की तारीख तक सीआईटीपीएल ने प्रतिभूमि जमा की वापसी प्राप्त नहीं की है। (भुगतान के प्रमाण की प्रति भेजी गई है)।
(iv).	इंजीनियरिंग परामर्श (ए11 का अवलोकन करें) के संबंध में, करार मूल्य रु 17.28 लाख दर्शाई गई है जबकि 31 मार्च 2009 को भुगतान किए जाने के लिए प्रतिवेदित राशि रु 3.09 करोड़ दर्शाई गई है। इसके अलावा, सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य (ए-11) के साथ संलग्न अनुसूची 15,000 अमेरिकी डॉलर शुल्क दर्शाती है। 1 अमेरिकी डॉलर - रु 48 विनिमय दर लागू करते हुए, अन्य करारों के लिए अमेरिकी डॉलर दरों के परिवर्तन के लिए सीआईटीपीएल द्वारा यथा सुविचारित, शुल्क केवल रु 720000 परिगणित किए गए हैं। दस्तावेजी साक्ष्य में निर्दिष्ट करार मूल्य, वास्तविक भुगतान और लागत के बीच अन्तर का मिलान करें।	परामर्श सेवा करार 36000 अमेरिकी डॉलर की राशि के लिए है और रु 48 प्रति एक अमेरिकी डॉलर पर परिवर्तन केवल रु 17.28 लाख है। यह दस्तावेजी त्रुटि है और समय सिविल निर्माण लागत में शामिल नहीं किया गया था ; टर्मिनल के पूँजी व्यय पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा है। (सीआईटीपीएल ने मैकपोटर्स लि0, हांगकांग के साथ 36,000 अमेरिकी डॉलर में किए गए करार की प्रति भेजी है।)
(v).	अमेरिकी डॉलर रूप में दिए गए तीन आरएमक्यूसी (बी-1 देखें) के करार मूल्य पर विचार करते हुए और 1 अमेरिकी डॉलर - रु 48 की विनिमय दर लागू करते हुए, आरएमक्यूसी की पूँजी लागत सीआईटीपीएल द्वारा निर्दिष्ट रु 83.77 करोड़ के विपरीत रु 80.84 करोड़ परिगणित होती है।	सीआईटीपीएल ने बीमा पुर्जों के साथ आरएमक्यूसी के लिए प्रोफार्मा बिल भेजा है।  आरएमक्यूसी - 3 सं. - अ0डा0 16,841,074.00 आरएमक्यूसी के लिए कलपुर्जे - अ0डा0 450,110.00 आरएमक्यूसी के लिए वारंटी पुर्जे - अ0डा0 208,080.00 आरएमक्यूसी की कुल लागत - अ0डा0 17,499,264.00  इसका रुपया मूल्य उसके रु 83.77 करोड़ के प्रारंभिक जमा के विपरीत रु 83.99 करोड़ परिगणित होता है।
(vi).	सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेज (बी-3) में यह दर्शाया गया है कि अमेरिकी डॉलर रूप में दिया गया मुख्य करार मूल्य टेस्टिंग सहित रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रनों (आरटीजीसी) की दस इकाईयों की आपूर्ति के लिए है। उक्त दस्तावेज भी तीसरे पक्ष के निरीक्षण के लिए अमेरिकी डॉलर में पृथक लागत दर्शाता है। तथापि, इंजीनियरिंग निरीक्षण के लिए लागत व्यय की पृथक मद (बी-4 देखें) रूप में दर्शाई गई है जैसाकि दस्तावेजी साक्ष्य से देखा जा सकता है। इस संदर्भ में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:	बी-3 और बी-4 द्वारा दस्तावेजी निवेदनों में यथा उपलब्ध, आपूर्तिकर्ता द्वारा ऑफर किए गए तृतीय पक्ष निरीक्षण की लागत 130,000 अमेरिकी डॉलर है। सीआईटीपीएल ने बाहरी तीसरे पक्ष के निरीक्षण का विकल्प चुना है जो कम्पनी के लिए निम्नतर लागत पर है। आरटीजीसी की लागत, जब यह पहुंचती है, में 55,000 अमेरिकी डॉलर तक कमी आएगी।

	(क). क्या भारतीय रुपया रूप में निर्दिष्ट अनुमानित करार मूल्य में तीसरे पक्ष द्वारा निरीक्षण की लागत शामिल है?	नहीं, आरटीजीसी की लागत में आपूर्तिकर्ता द्वारा ऑफर किए गए तीसरे पक्ष के निरीक्षण की लागत शामिल नहीं की गई है।
	(ख). जब आरटीजीसी की आपूर्ति के मुख्य करार में टेस्टिंग शामिल है और करार (बी3) में तीसरे पक्ष द्वारा निरीक्षण के लिए खंड दिया गया है तो आरटीजीसी के लिए अलग-से अनुमानित रु 62.40 लाख पर अनुमानित इंजीनियरिंग निरीक्षक लागत (बी4) का औचित्य बताएं।	निरीक्षण के लिए सस्ते वेंडर की पहचान करने के बाद मुख्य करार में तृतीय पक्ष निरीक्षण का विकल्प चुना गया था। आरटीजीसी की लागत केवल उपस्कर की लागत के लिए है।
ख.	सीआईटीपीएल के पत्र सं. सीआईटीपीएल/टीएमपी/2009/04 दिनांक 17 अप्रैल 2009 पर:	
(i).	सीआईटीपीएल वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए क्रमशः रु 554 लाख, रु 580 लाख और रु 606 लाख की अनुमानित परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत के लिए विस्तृत गणना भेजते हुए स्थिति स्पष्ट करें।	सीआईटीपीएल ने खेद व्यक्त किया है कि पत्र दिनांक 5 मार्च 2009 में आंकड़ों में गलती थी। कुछ प्रविष्टियां कॉपी करते समय गलत दर्शाई गई थीं और कुछ आंकड़े नहीं दिए गए थे। सीआईटीपीएल ने प्रत्यक्ष लेबर और उपरिचयों की विस्तृत गणना भेजी है। वर्ष 2009-10 से 2011-12 के आंकड़े भी भेजे गए हैं।
(ii).	सीआईटीपीएल स्थिति स्पष्ट करे और वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए क्रमशः रु 77 लाख, रु 81 लाख और रु 84 लाख की अनुमानित अनुसंधान लेबर लागत की विस्तृत गणनाएं भेजें।	सीआईटीपीएल ने खेद व्यक्त किया है कि पत्र दिनांक 5 मार्च 2009 में आंकड़ों में गलती थी। कुछ प्रविष्टियां कॉपी करते समय गलत दर्शाई गई थीं और कुछ आंकड़े नहीं दिए गए थे। सीआईटीपीएल ने पुष्टि की है कि प्रपत्र 3ख में अनुसंधान लेबर लागत सही प्रकार से उल्लिखित की गई है। (सीआईटीपीएल ने संशोधित ब्रेकअप ब्योरे भेजे हैं।)
(iii).	उपस्करों के प्रहस्तन के किराया प्रमारों के समर्थन में सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेज (अनुलग्नक-8 देखें) अहस्ताक्षरित प्रतियों के रूप में मिले हैं। हस्ताक्षरित प्रतियां भेजी जाएं।	सीआईटीपीएल ने रीच स्टेकरों के मामले में उपस्कर को किराये पर लेने के लिए संविदाकार को जारी किए गए स्वीकृति-पत्र (एलओए) की हस्ताक्षरित प्रति भेजी है।
(iv).	अनुलग्नक-9 के संदर्भ में, भूमि पट्टा प्रमारों का परिकलन दर्शाते हुए सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित, सीआईटीपीएल निम्नलिखित स्पष्ट करे: (क). जैसाकि सीआईटीपीएल को संबोधित सीएचपीटी के पत्र सं. एमपी1/3820/05/ई, दिनांक 15 अप्रैल 2009 की प्रति, सीआईटीपीएल द्वारा यथा प्रेषित, से देखा जा सकता है, सीएचपीटी ने वर्ष 2009-10 के लिए पुनःदावाकृत क्षेत्र के लिए भूमि पट्टा प्रमारों का दावा नहीं किया है। तथापि, सीआईटीपीएल ने वर्ष 2009-10 के लिए पुनःदावाकृत क्षेत्र के लिए रु 124 लाख की राशि शामिल की है।	एलए की शर्तों के अनुसार, लाइसेंसधारी को उसके हस्तांतरण की तारीख से पुनःदावाकृत क्षेत्र पर सीएचपीटी भूमि पट्टा प्रभार वसूल किया जाएगा। सीएचपीटी को मूलतः उक्त क्षेत्र 2009-10 में हस्तांतरित किया जाना था। तथापि, ऐसा आज की तारीख तक नहीं किया गया है। परंपरागत आधार पर, सीआईटीपीएल ने इसका अनुमान लगाया है जो कम से कम 2010-11 में कब्जे में दिया जाएगा और उसके लिए दिया जाएगा।
	(ख). सीआईटीपीएल ने रु 369.82 लाख और रु 472.28 लाख के लिए सीएचपीटी के दावे के साथ-साथ वर्ष 2009-10 के लिए विकसित क्षेत्र और अविकसित क्षेत्र के लिए क्रमशः रु 308 लाख और रु 260 लाख का अनुमान लगाया है।	भूमि पट्टा प्रमारों पर सीएचपीटी से उच्चतर माँग आधार वर्ष 2004 होने की वजह से पट्टा प्रमारों के साथ भारत सरकार की भूमि नीति पर आधारित है और दरमान तदनुसार संशोधित किए गए थे। हालांकि दरमान में यह संशोधन टीएमपी अथवा सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित नहीं किए गए हैं, परन्तु सीआईटीपीएल को ऐसे उच्चतर प्रभार अदा करने के लिए कहा गया था। और सीएचपीटी ने विरोध करते हुए ऐसी उच्चतर माँग का भुगतान किया है।
(v).	सीआईटीपीएल ने अपने पत्र सं. सीआईटीपीएल/टीएमपी/2009/002, दिनांक 5 मार्च 2009 के कवर में भेजे गए प्रपत्र-3ख में विचाराधीन तीन वर्षों के लिए रु 366 लाख, रु 383 लाख और रु 400	पत्र दिनांक 17 अप्रैल 2009 के माध्यम से दी गई सलाह में राशि को नजरअंदाज करें। अन्य व्ययों में भी इसे गलती से शामिल किया गया था। (सीआईटीपीएल ने संशोधित ब्रेकअप ब्योरे भेजे हैं।)

	लाख के सामान्य उपरिव्ययों का अनुमान लगाया है। इस स्थिति के विपरीत, सीआईटीपीएल ने अपने अनुमानों को संशोधित किया है और व्यय रु० 137 लाख, रु० 3195 लाख और रु० 3962 लाख पर अनुमानित किए गए हैं जैसाकि सीआईटीपीएल द्वारा उसके पत्र दिनांक 17 अप्रैल 2009 द्वारा प्रेषित अनुलग्नक-13 से देखा जा सकता है। वर्ष 2009-10 से संबंधित संशोधित अनुमान की तुलना में वर्ष 2010-11 और 2011-12 के संशोधित अनुमान में तीव्र वृद्धि का औचित्य बताएं।	
(vi).	सीआईटीपीएल द्वारा उसके पत्र दिनांक 9 अप्रैल 2009 के कवर के भेजे गए दस्तावेजी साक्ष्य (डी-4) दर्शाता है कि परिचालन-पूर्व व्यय रु० 3523.41 लाख है। सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 17 अप्रैल 2009 द्वारा यह उल्लेख किया है कि उसने शेष लाइसेंस अवधि में अपफ्रंट भुगतान के रु० 1000 लाख सहित परिचालन-पूर्व व्ययों को प्रभाजित किया है। ऐसी स्थिति में, परिचालन-पूर्व व्ययों और अपफ्रंट भुगतान का जोड़ रु० 4523.41 लाख परिगणित होता है। यदि इस राशि को शेष लाइसेंस अवधि में प्रभाजित किया जाता है तो वर्ष 2009-10 से आगे प्रत्येक वर्ष प्रभाजित की जाने वाली परिगणित राशि रु० 161.55 लाख है। तथापि, सीआईटीपीएल ने विचाराधीन तीन वर्षों के लिए क्रमशः रु० 126 लाख, रु० 131 लाख और रु० 126 लाख पर विचार किया है। बट्टे खाते डाले गए परिचालन-पूर्व व्ययों और अपफ्रंट भुगतान की समीक्षा की जाए।	सीआईटीपीएल ने बताया है कि परिचालन-पूर्व व्ययों की विस्तृत गणना अनुलग्नक रूप में भेजी गई है। परिचालन-पूर्व व्ययों का बट्टा खाता 27 वर्षों की शेष लाइसेंस अवधि को लेते हुए रु० 172.40 लाख प्रतिवर्ष होगा। (उक्त अनुलग्नक पत्र के साथ संलग्न नहीं पाया गया था)।

7.3. सीएचपीटी से सीआईटीपीएल के प्रस्ताव पर टिप्पणियां/सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी ने अपना जवाब भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और सीएचपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीएचपीटी का जवाब
I.	हमारे पत्र दिनांक 9-4-2009 पर:	
(i)	सीएचपीटी में सीआईटीपीएल के कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु सीआईटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव पर सीएचपीटी अपनी टिप्पणियां प्रेषित करे। अर्थव्यवस्था में प्रतिवेदित मंदी के मद्देनजर अंतरिम उपाय के रूप में सीसीटीपीएल में प्रचलित प्रशुल्क अंगीकृत करने के सीआईटीपीएल के प्रस्ताव पर टिप्पणियां भेजें।	यह सुझाव दिया गया है कि सीआईटीपीएल प्रशुल्क को अंतिम रूप दिए जाने तक प्रारंभिक तौर पर मै० सीसीटीपीएल के समान प्रशुल्क का अनुसरण कर सकता है। मै० सीसीटीपीएल ने भी अपना प्रशुल्क ढांचा तैयार करने से पहले सीएचपीटी के दरमान को प्रारंभिक तौर पर अंगीकृत किया था। तथापि, टीएमपी इस मुद्दे पर अंतिम निर्णय ले।
(ii).	सीआईटीपीएल ने 7 मार्च 2007 को सीएचपीटी के साथ लाइसेंस करार (एलए) किया था। सीआईटीपीएल को एलए के अनुच्छेद 8.1 में यथा विनिर्दिष्ट लाइसेंस दिए जाने की तारीख से 24 महीनों के भीतर (6 मार्च 2009 तक) परियोजना का निर्माण कार्य पूरा करना था और व्यावसायिक परिचालन शुरू करने थे। तथापि, सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 5 मार्च 2009 द्वारा बताया है कि परियोजना आंशिक रूप से 1 मई 2009 को शुरू होने की संभावना है। सीएचपीटी यह बताए कि क्या सीएचपीटी ने सीआईटीपीएल को परियोजना पूरी करने और सुविधाओं को पूरी तरह से शुरू करने के लिए समय विस्तार प्रदान किया है और यदि हां तो विस्तार पत्र की प्रति भेजें।	दूसरे कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए 7 मार्च 2007 को सीआईटीपीएल और सीएचपीटी के बीच लाइसेंस करार हुआ था और लाइसेंसशुदा परिसर 1 अप्रैल 2007 को हस्तांतरित किया गया था। बाद में, हस्तांतरण की तारीख बोर्ड के अनुमोदन से 1 मई 2007 कर दी गई थी। बर्थ के विस्तार के लिए पर्यावरणीय मंजूरी 1 नवम्बर 2006 को प्राप्त की गई थी। करार की परिभाषाओं के अनुसार, हस्तांतरण की तारीख अर्थात् करार पर हस्ताक्षर करने की तारीख अथवा बर्थ के विस्तार के लिए पर्यावरणीय मंजूरी उपलब्ध करवाने और/अथवा रिक्लेम किए गए क्षेत्र के अलावा लाइसेंसदाता की परिसंपत्तियों का हस्तांतरण, जो भी बाद में हो, है। खंड 8.1 के अनुसार, लाइसेंसधारी को लाइसेंस दिए जाने की तारीख अर्थात् 30 अप्रैल 2009 से 24 महीनों की अवधि के

		भीतर परियोजना सुविधाओं के निर्माण को पूरा करना था। व्यावसायिक परिचालन करार की शर्तों के खंड 8.11 के अनुसार निर्माण चरण के समाप्त होने से 180 दिनों के भीतर शुरू करना था।  लाइसेंसशुदा परिसर में मुश्किलों की वजह से, लाइसेंसि द्वारा अनुरोध किए जाने पर, न्यास ने बोर्ड के अनुमोदन (प्रति प्रेषित) से अनुसूचित परियोजना पूरी करने की तारीख 30 अप्रैल 2009 से 8 अक्टूबर 2009 कर दी थी। इस प्रकार, व्यावसायिक परिचालन 8 अक्टूबर 2009 की तारीख से 180 दिनों के भीतर शुरू किया जाना चाहिए।
(iii).	चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) और चेन्नई इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्रा० लिमिटेड (सीआईटीपीएल) के बीच हुए लाइसेंस करार के परिशिष्ट-1 (परियोजना विवरण) में बताया गया है कि कंटेनर टर्मिनल की क्षमता 800000 टीईयू प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है। सीएचपीटी से अनुरोध है कि 8,00,000 टीईयू प्रतिवर्ष टर्मिनल क्षमता निर्धारित करने की गणना भेजे।	प्रस्तावित घाट लम्बाई 832 मीटर है और कंटेनर टर्मिनल की थुपट गणना के लिए अंतर्राष्ट्रीय तलचिह्न अर्थात् 1000 टीईयू प्रति चालित मीटर के अनुसार लिया गया है और कंटेनर टर्मिनल की क्षमता 8.00 लाख टीईयू प्रतिवर्ष निर्धारित की गई थी।
(iv).	(क). परिशिष्ट-13 के साथ पठित अनुच्छेद 9.1 (vi) के अनुसार न्यूनतम निवेश बाध्यता वर्ष 2011-12 के भीतर लगभग ₹ 300.00 करोड़ है। तथापि, सीआईटीपीएल ने एलए के प्रावधानों और परिचालक द्वारा यथा प्रतिवेदित अनुमानित यातायात से तालमेल बिटाने के लिए कुछ अतिरिक्त उपस्कर के अनुसार न्यूनतम सुविधाएं सृजित करने के लिए वर्ष 2011-12 में लगभग ₹ 600 करोड़ का निवेश परिकल्पित किया है। सीएचपीटी प्रस्तावित निवेशों पर अपनी विशिष्ट टिप्पणियां भेजे।	करार प्रावधानों के अनुसार, लाइसेंसधारी लाइसेंस दिए जाने की तारीख से 6वें वर्ष से पहले 300 करोड़ से कम का निवेश नहीं कर सकता। लाइसेंसधारी ने जून 2009 तक ₹ 377,29,72,419 का निवेश किया था (सीएचपीटी ने प्रमाणस्वरूप सीआईटीपीएल से प्राप्त अहस्ताक्षरित पत्र दिनांक 30 जून 2009 की प्रति प्रेषित की है)।
	(ख). एलए में सीएचपीटी द्वारा स्वतंत्र इंजीनियर की नियुक्ति के लिए कहा गया है। सीएचपीटी परियोजना में सीआईटीपीएल द्वारा अब तक निवेशित राशि को प्रमाणित करते हुए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाणपत्र भेजे।	अतिरिक्त लेखापरीक्षा प्रमाणपत्र के अनुसार, लाइसेंसधारी ने 31 मार्च 2009 तक ₹ 2937 मिलियन का निवेश किया है (लेखापरीक्षक की रिपोर्ट के प्रासंगिक भाग की प्रति भेजी गई है। तथापि, स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाणपत्र नहीं भेजा गया है।)
(v).	सीएचपीटी 8,00,000 टीईयू की टर्मिनल क्षमता के संदर्भ में सीआईटीपीएल द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमान पर विशिष्ट टिप्पणी भेजे।	प्रस्तावित घाट लम्बाई 832 मीटर है और कंटेनर टर्मिनल की थुपट गणना के लिए अंतर्राष्ट्रीय तलचिह्न अर्थात् 1000 टीईयू प्रतिवर्ष को लिया गया है और कंटेनर टर्मिनल की क्षमता 8.00 लाख टीईयू प्रतिवर्ष निर्धारित की गई थी। (सीएचपीटी द्वारा यातायात पूर्वानुमान पर कोई टिप्पणी नहीं भेजी गई है।)
(vi).	(क). सीआईटीपीएल द्वारा लगाए गए पट्टा किरायों के अनुमान को सत्यापित करें और पुष्टि करें कि सुविचारित क्षेत्र एलए के अनुसार है और सुविचारित पट्टा दरें सीएचपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार हैं।	जहां तक पट्टे पर दिए गए क्षेत्र का संबंध है, 2,07,149.379 वर्ग मी० क्षेत्र (विकसित क्षेत्र - 60,428.116 वर्ग मी० और अविकसित क्षेत्र - 1,46,721.263 वर्ग मी०) सीआईटीपीएल को हस्तांतरित की गई थी और पुनःदावे के लिए कार्रवाई की गई है और करार प्रावधान के अनुसार 78,000 वर्ग मी० का पुनःदावाकरण क्षेत्र हस्तांतरित किया गया है। (सीएचपीटी ने पट्टा दरों के बारे में पुष्टि नहीं की है)
	(ख). वर्ष 2010-11 के लागत विवरण में सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित पट्टा अधीन क्षेत्र लगभग 3,58,000 वर्ग मी० में रिक्लेम किया जाने वाला 78,000 वर्ग मी० क्षेत्र शामिल है। एलए का अनुच्छेद 6.4 विनिर्दिष्ट करता है कि	करार के प्रावधानों के अनुसार, 2,07,149.79 वर्ग मी० क्षेत्र सीआईटीपीएल को हस्तांतरित किया गया है। इसके अलावा, 78,000 वर्ग मी० क्षेत्र रिक्लेम किया जाना है और लाइसेंस दिए जाने की तारीख से 30 महीनों के भीतर अर्थात् 8

	सीएचपीटी सीआईटीपीएल को व्यावसायिक परिचालनों की तारीख से पहले रिक्लेम किया गया क्षेत्र हस्तांतरित करेगा। सीएचपीटी बताए कि भूमि के रिक्लेमेशन का कार्य कब पूरा होगा। रिक्लेम की गई भूमि के इस अतिरिक्त क्षेत्र के हस्तांतरण की स्थिति के बारे में सूचित करें।	अक्टूबर 2009 से 6 महीने लाइसेंसधारी को हस्तांतरित किया जाना है। रिक्लेमेशन कार्य प्रगतिधीन है। (क्षेत्र 8 अप्रैल 2010 तक रिक्लेम किया जाना है)।
(vii).	अधिशेष कर्मचारियों के रूप में सीएचपीटी द्वारा चिह्नित सीआईटीपीएल द्वारा 29 कर्मचारियों के आमेलन के लिए एलए के अनुच्छेद 10 में कहा गया है। सीएचपीटी के कर्मचारियों की संख्या जिन्होंने वास्तव में सीआईटीपीएल में कार्यग्रहण किया है और ऐसे कर्मचारियों की वार्षिक मजदूरी लागत भेजे।	सीएचपीटी ने कोई जवाब नहीं भेजा है।
(viii).	एलए का अनुच्छेद 9.74 सीआईटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्यों पर उसके द्वारा अवसंरचना अधिभार की वसूली और अवसंरचना के विकास के लिए सीएचपीटी को प्रेषित किए जाने की परिकल्पना करता है। उक्त अनुच्छेद में यह भी विनिर्दिष्ट किया गया है कि सीआईटीपीएल के दरमान का स्वचालित परिवर्धन अधिभार की राशि के बराबर है। यह नोट किया जाए कि ऐसी व्यवस्था, यदि कोई हो, इसके वर्तमान प्रारूप में और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के अनुसार नहीं होगी।	सीएचपीटी ने कोई जवाब नहीं भेजा है।
2.	<b>हमारा पत्र दिनांक 1-5-2009</b>	
(i).	जैसाकि सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित, सीआईटीपीएल को संबोधित सीएचपीटी के पत्र सं. एमपी1/3820/05/ई, दिनांक 15 अप्रैल 2009 की प्रति से देखा जा जा सकता है, सीएचपीटी ने आधार दर में 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करने के बाद वर्ष 2009-10 के लिए विकसित और अविकसित क्षेत्र के लिए पट्टा किराया प्रभार परिगणित किए हैं। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि फरवरी/मार्च 2004 में भारत सरकार द्वारा जारी भूमि नीति दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि भूमि पट्टा दरें 2 प्रतिशत वार्षिक दर से बढ़ाई जाएंगी। उल्लेखनीय है कि सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन के बारे में 30 मार्च 2006 को इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित सीएचपीटी के दरमान के अध्याय-6 में सामान्य टिप्पणी शामिल की गई है। इसके अलावा, सीएचपीटी के दरमान में दीर्घकालिक पट्टे के लिए सामान्य शर्तों के अधीन निर्धारित टिप्पणी-ख विनिर्दिष्ट करती है कि पट्टा किराये में 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की जाएगी। ऐसी स्थिति में, सीएचपीटी परिचालक को आबंटित भूमि के लिए सीआईटीपीएल द्वारा भुगतान किए जाने वाले पट्टा किरायों की गणना करने के लिए 5 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार करने का कारण स्पष्ट करें।	उन्हें आबंटित भूमि के लिए सीआईटीपीएल द्वारा भुगतान किए जाने वाले पट्टा किरायों की गणना के लिए 5 प्रतिशत का वृद्धि कारक लाइसेंस करार के अनुच्छेद 13.14 के अनुसार है (एलए के प्रासंगिक हिस्से की प्रति भेजी गई है)।
(ii).	जैसाकि सीआईटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव से देखा जा सकता है, वर्ष 2009-10 का पूंजी व्यय रु 578.85 करोड़ अनुमानित किया गया है। अनुमानित पूंजी व्यय के लिए विस्तृत ब्रेकअप दर्शाते हुए विवरण की प्रति, जैसी सीआईटीपीएल द्वारा दी गई है, अनुलग्नक रूप में संलग्न की गई है। सीआईटीपीएल ने बताया है कि वह 31 मार्च	अतिरिक्त लेखापरीक्षक प्रमाणपत्र के अनुसार, लाइसेंसधारी ने 31 मार्च 2009 तक रु 2937 मिलियन का निवेश किया है (लेखापरीक्षक की रिपोर्ट का प्रासंगिक हिस्सा प्रेषित किया गया है)।



	2009 को ₹0 332.79 करोड़ का पूंजी व्यय पहले ही कर चुका है। परिचालक द्वारा यह भी बताया गया है कि अप्रैल 2009 में लगभग ₹0 2.04 करोड़ का भुगतान किया जाएगा। इस प्रकार, कुल पूंजी व्यय जो अप्रैल 2009 तक सीआईटीपीएल द्वारा प्रोद्भूत किया गया है, ₹0 334.82 करोड़ परिगणित होता है। जैसाकि हमारे द्वारा पहले भी अनुरोध किया गया है, सीएचपीटी अभी तक परियोजना में सीआईटीपीएल द्वारा निवेशित राशि प्रमाणित करते हुए अपने द्वारा नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाणपत्र प्रेषित करे।	
(iii).	सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित अनुमानित पूंजी व्यय के लिए विस्तृत ब्रेकअप दर्शाते हुए विवरण में रेलों और रेलवे लाइनें बिछाने की लागत संबंधी लगभग ₹0 9.64 करोड़ का पूंजी व्यय शामिल है। सीएचपीटी लाइसेंस करार के प्रासंगिक अनुच्छेद का संदर्भ देते हुए इस संबंध में सीएचपीटी और सीआईटीपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार के अधीन सीआईटीपीएल की बाध्यता के बारे में बताएं।	प्रासंगिक करार प्रावधान नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:  <u>परिशिष्ट 4 : लाइसेंस करार की परियोजना सुविधाएं और सेवाएं</u>  रेल निकासी: रेल सेवा एक विकल्प है जो व्यावसायिक साध्यता पर निर्भर करते हुए, मेनलाइन परिचालकों को आकर्षित करने के लिए कंटेनर टर्मिनल के अन्दर और बाहर कंटेनरों की प्रभावी निकासी के लिए अतिरिक्त सेवा के रूप में मूल्यांकित किया गया है।

7.4. सीएचपीटी से उसके प्रतिपाद दिनांक 20 अगस्त 2009 पर और अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी ने अपना जवाब भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और सीएचपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीएचपीटी का जवाब												
(i)	सीएचपीटी द्वारा प्रेषित दस्तावेज की प्रति सीआईटीपीएल द्वारा किए गए निवेश के संबंध में सीआईटीपीएल के लेखापरीक्षकों की रिपोर्ट से संबंधित है। सीएचपीटी परियोजना में सीआईटीपीएल द्वारा निवेशित राशि को प्रमाणित करते हुए सीएचपीटी द्वारा नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियरों से प्राप्त प्रमाणपत्र प्रेषित करे।	निवेशों का प्रमाणीकरण स्वतंत्र इंजीनियर के कार्यक्षेत्र के दायरे में नहीं आता है।												
(ii).	सीएचपीटी सीआईटीपीएल द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमान पर विशिष्ट टिप्पणी प्रेषित करे, जैसाकि हमारे द्वारा पहले भी अनुरोध किया गया था। इस संबंध में सीएचपीटी का प्रतिपाद कंटेनर टर्मिनल की अनुमानित क्षमता से संबंधित है।	टर्मिनल की निर्धारित क्षमता 8,00,000 टीईयू है और एलए के अनुच्छेद 9.11 के अनुसार, मै0 सीआईटीपीएल ने न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात अर्जित किए हैं जोकि निम्नवत् हैं:  <table border="0"> <tr> <td>पहला परिचालन वर्ष</td><td>—</td><td>1,50,000 टीईयू</td></tr> <tr> <td>दूसरा परिचालन वर्ष</td><td>—</td><td>2,75,000 टीईयू</td></tr> <tr> <td>तीसरा परिचालन वर्ष</td><td>—</td><td>5,00,000 टीईयू</td></tr> <tr> <td>चौथे परिचालन वर्ष से</td><td>—</td><td>5,00,000 टीईयू</td></tr> </table> <p>लाइसेंस अवधि की समाप्ति तक</p> <p>जहां तक सीआईटीपीएल द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमान का संबंध है, इस कार्यालय ने इस ऑफर पर कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं की हैं क्योंकि यह मै0 सीआईटीपीएल द्वारा निर्णीत किए जाने वाला परिचालनात्मक मुद्दे हैं और यातायात पूर्वानुमान पर कोई और टिप्पणियां मै0 सीआईटीपीएल से प्राप्त की जाएं, हालांकि सीएचपीटी ने भी इस मुद्दे पर सीआईटीपीएल का ध्यान आकर्षित किया था।</p>	पहला परिचालन वर्ष	—	1,50,000 टीईयू	दूसरा परिचालन वर्ष	—	2,75,000 टीईयू	तीसरा परिचालन वर्ष	—	5,00,000 टीईयू	चौथे परिचालन वर्ष से	—	5,00,000 टीईयू
पहला परिचालन वर्ष	—	1,50,000 टीईयू												
दूसरा परिचालन वर्ष	—	2,75,000 टीईयू												
तीसरा परिचालन वर्ष	—	5,00,000 टीईयू												
चौथे परिचालन वर्ष से	—	5,00,000 टीईयू												
(iii)	सीएचपीटी से पुनः अनुरोध है कि वह यह पुष्टि करे कि पट्टा किरायों के अनुमानन के लिए सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित दरें सीएचपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार	सीएचपीटी ने सूचित किया है कि टीएएमपी द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/10/2009—सीआईटीपीएल दिनांक 19 मई 2009 द्वारा यथा अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क (दरमान) से यथा प्रक्षेपित												

	हैं। सीएचपीटी का प्रतिसाद इस स्थिति की पुष्टि नहीं करता है।	पट्टा किराये के संबंध में सीआईटीपीएल द्वारा दरे प्रस्तावित नहीं की गई हैं। (सीएचपीटी द्वारा प्रेषित जवाब प्रासंगिक नहीं पाया गया है।)
(iv)	सीएचपीटी ने उन चिह्नित अधिशेष कर्मचारियों की संख्या के बारे में हमारे अनुरोध पर जवाब नहीं दिया है जिन्होंने वास्तव में सीआईटीपीएल में कार्यग्रहण कर लिया है और ऐसे कर्मचारियों की वार्षिक अनुमानित मजदूरी लागत कितनी है। सीएचपीटी ब्योरे प्रेषित करे।	वर्ष 2006 में कार्य करने वालों की संख्या 306 थी जो 1-7-2009 को कम होकर 292 रह गई थी। 14 कार्य करने वालों में यह कटौती 7-3-2007 को 29 की अधिशेष स्टाफ संख्या से समायोजित की गई है। शेष 15 अधिशेष स्टाफ का एसक्यू-2 के कार्य के लिए उपयोग किया गया है जो एसक्यू-3, एसक्यू-4 में दूसरे कंटेनर टर्मिनल के एमरजेंस के बाद क्षेत्र-V का हिस्सा था और शेष क्षेत्र-V का यह एसक्यू-2 हिस्सा क्षेत्र-IV में आमेलित किया गया है और स्टाफ क्षेत्र-V के कार्य के लिए उपयोग किए जाते हैं।

8. सीआईटीपीएल का प्रस्ताव था कि समीपवर्ती कंटेनर टर्मिनल में प्रचलित वर्तमान प्रशुल्क 1 मई 2009 से परिचालनों को शुरू करने के लिए प्रारंभिक प्रशुल्क के रूप में सीआईटीपीएल को दिया जाए। उसके बाद, इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क के निर्धारण की देय प्रक्रिया के बाद दिए जाने वाले सीआईटीपीएल के अनुमानों पर आधारित है। चूंकि सीआईटीपीएल ने मई 2009 के तीसरे सप्ताह में परिचालनों को आंशिक रूप से शुरू करने का प्रस्ताव किया है और यह स्वीकार करते हुए कि सीएचपीटी को प्रारंभिक प्रशुल्क के रूप में समीपवर्ती कंटेनर टर्मिनल के मौजूदा दरमान को अंगीकृत करने के लिए सीआईटीपीएल को अनुमति देने पर कोई आपत्ति नहीं थी, इसलिए इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 15 मई 2009 द्वारा 30 जून 2009 तक की अवधि के लिए अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था के रूप में समीपवर्ती टर्मिनल में प्रचलित स्तर पर प्रशुल्क वसूल करने के लिए सीआईटीपीएल के प्रस्ताव को अनुमोदित करने का निर्णय लिया था। समीपवर्ती कंटेनर टर्मिनल में मौजूदा स्तर पर प्रशुल्क वसूल करने की सीआईटीपीएल को अनुमति देना सीआईटीपीएल द्वारा सीएचपीटी को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के पास-थू के संयोगिक अनुमोदन के रूप में नहीं माना जाना चाहिए। अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था की वैधता सीआईटीपीएल के अनुरोध पर, आदेश दिनांक 31 मार्च 2010 द्वारा, 30 सितम्बर 2010 तक विस्तारित की गई थी, परन्तु इस शर्त के अधीन कि परिचालनों की शुरुआत की तारीख से सीआईटीपीएल द्वारा अर्जित स्वीकार्य प्रतिलाम और स्वीकार्य लागत से अधिक अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

9.1. सीआईटीपीएल से हमारे पत्र दिनांक 14 जून 210 द्वारा अनुरोध किया गया था कि वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों के साथ लागत विवरण को अद्यतन किया जाए, वर्ष 2010-11 और 2011-12 के अनुमानों की समीक्षा की जाए और वर्ष 2012-13 के अनुमान भी प्रेषित किए जाएं। सीआईटीपीएल से सनदी लेखाकारों द्वारा विधिवत् प्रमाणित अब तक प्रोद्भूत वास्तविक पूंजी व्यय का विस्तृत विवरण भेजने का अनुरोध भी किया गया था।

9.2. सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 24 जून 2010 द्वारा अप्रैल 2010 तक और वर्ष 2010 के लिए पूर्वानुमान के अनुसार वर्ष 2011 और 2012 के अनुमानों की समीक्षा करने के बाद और वर्ष के शेष भाग (केलेंडर वर्ष आधार पर) के लिए अनुमानित वास्तविक के आधार पर प्रतिवेदित लागत विवरण भेजे हैं। 31 मार्च 2010 को समाप्त वर्ष के लिए लेखापरीक्षित वित्तीय स्थितियों के संबंध में, सीआईटीपीएल ने बताया है कि वह केलेंडर वर्ष आधारित लेखांकन का अनुसरण करता है और उसे भेजने के लिए कुछ समय देने का अनुरोध किया है।

9.3. तथापि, सीआईटीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 24 जून 2010 द्वारा प्रेषित संशोधित लागत विवरण में वर्ष 2009 के वास्तविक आंकड़ों और प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानों को शामिल नहीं किया गया था। इसके अलावा, सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित लागत विवरण प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर के संदर्भ में था।

9.4. सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 24 जून 2010 के कवर में अपनी रिपोर्ट दिनांक 21 दिसम्बर 2009 द्वारा सनदी लेखाकार फर्म द्वारा प्रमाणित 21 सितम्बर 2009 को सीएचपीटी में दूसरे कंटेनर टर्मिनल के विकास और निर्माण के लिए प्रोद्भूत कुल लागत दर्शाते हुए लागत विवरण भी भेजा था। वास्तविक पूंजी व्यय ₹ 565.78 करोड़ दर्शाया गया है। सनदी लेखाकार द्वारा यथा प्रमाणित पूंजी व्यय का सार नीचे दिया गया है:

(रु० करोड़ों में)

विवरण	उत्तराई लागत	टन्य व्यय	उधार लागत	कुल लागत
भवन	316.83	32.15	15.33	364.31
संयंत्र और मशीनरी	149.85	0.87	12.76	163.48
विजली संस्थापन	11.77	1.19	0.57	13.53
कम्प्यूटर	1.85			1.85
सॉफ्टवेयर	4.47			4.47
फर्नीचर और जुड़नार	1.27			1.27
लीजहोल्ड सुधार	0.18			0.18
कार्यालय उपस्कर	0.38			0.38
वाहन	0.14			0.14
इंटेनजिबल्स (सीएचपीटी को भुगतान किया गया अपफ्रंट शुल्क और लीजहोल्ड प्रीमियम)	16.17			16.17
जोड़	502.91	34.21	28.66	565.78

10.1. चूंकि सीआईटीपीएल ने प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर वर्ष 2010 से 2012 के लिए अनुमान नहीं भेजे थे, इसलिए परिचालक से, हमारे पत्र दिनांक 3 अगस्त 2010 द्वारा, प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान और लेखापरीक्षित लेखों द्वारा समर्थित वर्ष 2009 के वास्तविक आंकड़े 16 अगस्त 2010 तक भेजने का अनुरोध किया गया था। सीआईटीपीएल के अनुरोध पर 25 अगस्त 2010 तक समय-विस्तार प्रदान किया गया था, सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 24 अगस्त 2010 द्वारा वर्ष 2009 के लिए वास्तविक आंकड़े और प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर वर्ष 2010-2012 के अनुमान देते हुए अद्यतन प्रस्ताव भेजा था। वर्ष 2009 के लेखापरीक्षित लेख भी भेजे गए थे। लागत विवरण भेजने के अलावा, सीआईटीपीएल ने सामान्य आर्थिक मंदी और विशेष रूप से उसकी घाट क्रेन को नुकसान होने की वजह से, उसका टर्मिनल केवल अप्रैल 2010 के बाद ही अधिक मात्राएं सृजित करेगी। वैसे, इसने इन घटनाओं पर प्रभाव के निर्धारण के लिए कुछ और समय मांगा था, जो उसके नियंत्रण से बाहर बताया गया है और आगामी प्रशुल्क चक्र के लिए अनुमानित मात्राओं का मूल्यांकन करने में समर्थ होगा। इसलिए, सीआईटीपीएल ने और एक वर्ष की अवधि के लिए मौजूदा प्रशुल्क के विस्तार की मांग की है।

10.2. तत्पश्चात, सीआईटीपीएल ने प्राइम मूवर्स की आउटसोर्सिंग के लिए निजी पक्ष के साथ उसके द्वारा किए गए करार की प्रति भेजते समय जनवरी 2010 से अगस्त 2010 तक की अवधि के लिए उसके द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के ब्योरे अपने पत्र दिनांक 14 सितम्बर 2010 के कवर में, प्रेषित किए थे जोकि नीचे दिए गए हैं:

माह	टीईयू
जनवरी 2010	15,603
फरवरी 2010	15,799
मार्च 2010	19,330
अप्रैल 2010	25,602
मई 2010	25,747
जून 2010	24,025
जुलाई 2010	26,925
अगस्त	30,220
जोड़	1,83,251

10.3. सीआईटीपीएल के प्रस्ताव दिनांक 5 मार्च 2009, संशोधित प्रस्ताव दिनांक 24 जून 2010 और अद्यतन प्रस्ताव दिनांक 24 अगस्त 2010 की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:

(रु० लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	प्रस्ताव दिनांक 5 मार्च 2009			संशोधित प्रस्ताव दिनांक 24 जून 2010			अद्यतन प्रस्ताव दिनांक 24 अगस्त 2010			
		2010	2011	2012	2010	2011	2012	2009 (वास्तविक आंकड़ा)	2010	2011	2012
1.	अनुमानित कंटेनर यातायात (टीईयू में)	3,37,517	4,50,023	4,50,023	2,70,014	3,64,518	5,00,025	20,100	3,37,500	4,50,000	4,50,000
2.	आय अंतरिम प्रशुल्क स्तर पर	10,853 *	14,446 *	14,475 *	8,625 @	11,697 @	16,077 @	476	10,266	13,898	14,111
3.	परिचालन व्यय**	4,911	5,851	6,603	4,706	5,553	6,404	512	5,021	5,967	6,721
4.	मूल्यहास	3,245	3,540	3,432	3,461	3,445	3,347	713	3,431	3,765	3,679
5.	उपरिच्य	877	893	923	878	894	924	225	879	895	925
6.	वित्त एवं विविध आय (निवल)							(597)	0	0	0
6.	नियोजित पूंजी	61,556	61,480	57,941	58,034	56,292	54,897	53,307	64,627	65,649	61,862
7.	आरओसीई	9,849	9,837	9,271	9,286	9,007	8,783	8,609	10,340	10,504	9,898
8.	अधिशेष/घाटा	(8,029)	(5,675)	(5,754)	(9,706)	(7,202)	(3,381)	(10180)	(9,406)	(7,233)	(7,112)
9.	प्रतिशत/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-74%	-39%	-40%	-113%	-62%	-21%	-2139%	91.61%	82.04%	80.40%
10.	औसत अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-51%			-65%				-62.05%		

\* सीआईटीपीएल द्वारा बाद में ई-मेल के माध्यम से प्रेषित अंतरिम प्रशुल्क पर आय अनुमानों पर विचार किया गया है क्योंकि सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए मूल प्रस्ताव में प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय अनुमानन शामिल था।

@ सीआईटीपीएल द्वारा यथा सुविचारित प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय।

\*\* सीआईटीपीएल ने स्वीकार्य व्यय के रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी पर विचार किया है, जिसे अलग रखा गया है।

11.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई चेन्नई में चेन्नई परिसर में 29 जून 2010 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, सीआईटीपीएल और सीएचपीटी ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

11.2. संयुक्त सुनवाई में, सीआईटीपीएल को मौजूदा दरें एक और वर्ष के लिए जारी रखने के उसके प्रस्ताव के कारणों का उल्लेख करते हुए विस्तृत नोट भेजने की सलाह दी गई थी।

11.3. सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 2 जुलाई 2010 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था जोकि निम्नवत् है:

- सीआईटीपीएल टर्मिनल ने अपना निर्माण चरण पूरा कर लिया है और 22 सितम्बर 2009 को समय पर व्यावसायिक परिचालन शुरू कर दिए हैं।
- इस तारीख से पहले, 5 जून 2009 पर दुर्भाग्यवश दुर्घटना के कारण, इसकी घाट क्रेनों में से एक आरओआरओ कैरियर द्वारा नष्ट हो गई थी, जो पाइलटेज के अधीन पश्चिमी घाट 1 में इसके बर्थ पर जा रही थी। चूंकि घाट क्रेन (52 मी० पहुँच के साथ दोहरे उठाव क्षमता वाला उपस्कर है) बिल्कुल नई थी, सीआईटीपीएल ने पोत के विरुद्ध बीमा दावे की शुरुआत की थी। इसके अलावा, क्रेन की मरम्मत विशेषज्ञों, जो सभी विदेश में रहते थे, द्वारा की जानी थी।
- क्रेन की मरम्मतें 14 दिसम्बर 2009 तक पूरी की जानी थीं और यह केवल उस तारीख के बाद था जब सीआईटीपीएल के पास 3 घाट क्रेनों की अपेक्षा वाले पोतों का प्रहस्तन करने की क्षमता थी। सीआईटीपीएल अपनी ओर से 20 दिसम्बर 2009 प्रारंभ में एक मेन लाइन सेवा के लिए सक्षम था। ग्राहक टर्मिनल के वास्तविक ट्रेक रिकॉर्ड के लिए प्रतीक्षा कर रहे थे और विशेषतः उनके द्वारा किए जाने से पहले मरम्मत की गई क्रेन। इस घटना का निवल प्रभाव वह था जो केवल अप्रैल 2010 माह में था सीआईटीपीएल उन्हें अपने टर्मिनल में मेन लाइन सेवा शामिल करने के लिए समर्थ था।

- (iv). 2008 में शुरू हुई वैश्विक मंदी का अंतर्राष्ट्रीय व्यापार पर असर अब कम होता दिखाई दे रहा है। अभी भी कोई विश्वास दिखाना जल्दबाजी होगी जब सीआईटीपीएल मात्राओं और समुद्री मालभाड़ा दरों में स्थिरता अथवा वृद्धि का अनुमान लगा सकता है।
- (v). ग्राहकों और शिपिंग लाइनों से प्रतिपुष्टि मिलनी तब भी जारी है जब भारत में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में सुधार के कुछ संकेत मिल रहे हैं, विशेष रूप से चेन्नई खाली कंटेनरों को इधर-उधर करने से होने वाले भारी असंतुलन से प्रभावित होता है। शिपिंग लाइनों ने टिप्पणी की है कि मात्राओं विशेषतः निर्यात मात्राओं की स्थिरता से पहले उसे कुछ समय लगेगा।
- (vi). इन सभी अप्रत्याशित घटनाओं का निवल प्रभाव यह है कि सीआईटीपीएल को अभी भी इस प्राधिकरण द्वारा यथा अपेक्षित प्रशुल्क चक्र के अगले 3 वर्षों के लिए मात्रा का विश्वासपूर्वक पूर्वानुमान लगाना है। सीआईटीपीएल केवल अप्रैल 2010 के बाद उपयुक्त क्षमता पर परिचालन करता रहा है, मार्च 2009 में दिए गए अपने मूल प्रशुल्क प्रस्ताव में इसके द्वारा इसके द्वारा लागत ढाँचों का पूरा करते हुए अथवा समर्थन करने के मद्देनजर परिवर्धित सुधार उपायों के लिए दिया गया है।
- (vii). सीआईटीपीएल ने मौजूदा अंतरिम दर की वैधता एक और वर्ष की अवधि के लिए विस्तारित करने का अनुरोध किया है। इस समय के दौरान, सीआईटीपीएल समग्र बाजार रुझान और अपने आंतरिक लागत सुधार उपायों दोनों के बारे में जान लेगा और जब वह प्रशुल्क कार्यान्वयन में निर्दिष्ट मात्रा पूर्वानुमानों और लागत के परिचालन का विश्वासपूर्वक समर्थन करने की स्थिति में होगा; वह अंतिम प्रशुल्क के औपचारिक अवार्ड के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा। बाजार परिस्थितियों की मांग की स्थिति में, सीआईटीपीएल भी अपने प्रशुल्क अनुप्रयोग, यदि ऐसा अपेक्षित हो, को मौजूदा रुझान के आधार पर संशोधित करेगा।

11.4. सीआईटीपीएल के पत्र दिनांक 2 जुलाई 2010 की प्रति सीएचपीटी को उसकी टिप्पणियों के लिए अग्रपेक्षित की गई थी। सीएचपीटी ने यह कहते हुए अपने पत्र दिनांक 11 अगस्त 2010 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था कि यह प्राधिकरण उसके पत्र दिनांक 2 जुलाई 2010 में सीआईटीपीएल द्वारा उल्लिखित कारणों से और एक वर्ष के लिए सीआईटीपीएल द्वारा अंगीकृत मौजूदा प्रशुल्क की वैधता विस्तारित करे।

12. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाई जाएगी।

13. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

- (i). चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) और चेन्नई इंटरनेशनल टर्मिनल्स प्राइवेट लि0 (सीआईटीपीएल) के बीच 7 मार्च 2007 को हुए लाइसेंस करार (एलए) के अनुसार, सीआईटीपीएल को परियोजना का निर्माण कार्य 30 अप्रैल 2009, लाइसेंस प्रदान किए जाने की तारीख से 24 महीने, तक पूरा करना था। सीएचपीटी ने बताया है कि उसने परियोजना के निर्माण को पूरा करने के लिए सीआईटीपीएल को 161 दिनों का समय विस्तार दिया था और, इसलिए, पूरा करने की संशोधित तारीख 8 अक्टूबर 2009 थी।

एलए के अनुसार, सीआईटीपीएल से अपेक्षा की गई है कि वह निर्माण चरण की समाप्ति से 180 दिनों के भीतर व्यावसायिक परिचालन शुरू करे और तदनुसार सीआईटीपीएल को 6 अप्रैल 2010 से पहले व्यावसायिक परिचालन शुरू करने की अपेक्षा की गई थी। तथापि, सीआईटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 2 जुलाई 2010 द्वारा बताया था कि उसने शुरुआत की अनुसूचित तारीख से पहले 22 सितम्बर 2009 से व्यावसायिक परिचालन शुरू कर दिए हैं।

- (ii). सीआईटीपीएल के लिए प्रारंभिक प्रशुल्क मई 2009 में प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.12 के प्रावधानों के आधार पर स्वीकृत किया था। यहां यह गलतफहमी प्रतीत होती है कि समीपवर्ती टर्मिनल के बराबर प्रारंभिक प्रशुल्क पर सुविधाओं का परिचालन करने के लिए अनुमति देने से सीआईटीपीएल के मामले में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का आंशिक पास-थ्रू स्वीकृत किया गया है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.12 यह कहता है कि जब किसी पत्तन न्यास द्वारा नई सुविधा शुरू की जाती है अथवा मौजूदा सुविधाओं का निजीकरण किया जाता है तो स्वीकृत किया जाने वाला प्रारंभिक प्रशुल्क तुलनीय सुविधाओं के लिए समान पत्तन पर मौजूदा प्रशुल्क स्तर से अधिक नहीं होगा। यदि ऐसी तुलना उपलब्ध नहीं है, तो तुलनीय निकटवर्ती पत्तन पर प्रचलित प्रशुल्क संदर्भ स्तर के रूप में माना जाएगा। मार्च 2009 में प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव दाखिल करते समय, सीआईटीपीएल ने प्रारंभिक प्रशुल्क के रूप में निकटवर्ती टर्मिनल में प्रचलित प्रशुल्क स्वीकार करने के लिए सीआईटीपीएल ने अपने प्रस्ताव में अनुरोध किया था क्योंकि परिचालन आंशिक रूप से पूरी की गई सुविधाओं के साथ 1 मई 2009 से परिचालन शुरू करना चाहता था। दिशानिर्देश स्थिति के अनुसार और सीआईटीपीएल के

अनुरोध के अनुसार, निकटवर्ती कंटेनर टर्मिनल में प्रचलित प्रशुल्क आदेश दिनांक 15 मई 2009 द्वारा सीआईटीपीएल को प्रारंभिक प्रशुल्क के रूप में दिया गया था।

यह तथ्य है कि निकटवर्ती प्राइवेट कंटेनर टर्मिनल में प्रशुल्क में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का तत्व शामिल है जो उस निजी कंटेनर टर्मिनल परिचालन के मामले में पास-थू रूप में स्वीकार्य है। सीआईटीपीएल के प्रशुल्क को स्वीकार्य लागतों और अपने स्वयं के निवेश के आलोक में निर्धारित किए जाने की जरूरत है। लाइसेंस करार में सीआईटीपीएल के प्रशुल्क परिकलन में लागत की मद के रूप में राजस्व हिस्से की अस्वीकार्यता से संबंधित विशिष्ट प्रावधान दिया गया है। आदेश दिनांक 15 मई 2009 द्वारा सीआईटीपीएल को प्रारंभिक प्रशुल्क स्वीकृत करते समय इस मुद्दे को स्पष्ट किया गया था। जैसाकि हम आगे विश्लेषण करेंगे, तो यह देखा जा सकता है कि सीआईटीपीएल को दिया जाने वाला प्रशुल्क परिचालनों की अनुमानित स्वीकार्य लागत और सुविधाओं में परिचालक द्वारा किए गए निवेश के स्तर पर आधारित है।

- (iii). मार्च 2009 में दाखिल किया गया सीआईटीपीएल का मूल प्रस्ताव सीआईटीपीएल में प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित यातायात और टर्मिनल की परिचालनों की अनुमानित लागत पर आधारित था। तथापि, सीआईटीपीएल अपने अनुरोध पर मई 2009 में उसे दिए गए प्रशुल्क को लागू करते हुए सितम्बर 2009 के आखिर से पिछले एक वर्ष से कंटेनर टर्मिनल का परिचालन कर रहा है। मुख्यतः अगले तीन वर्षों के लिए मात्राओं का अनुमान लगाने में कठिनाईयां उद्घरित करते हुए और मार्च 2009 के इसके प्रशुल्क प्रस्ताव में उसके द्वारा प्रेषित अनुमानों का समर्थन करने का विश्वास नहीं होने की वजह से परिचालक ने एक और वर्ष के लिए मौजूदा प्रशुल्क को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। चूंकि सीआईटीपीएल ने बताया है कि उसने सितम्बर 2009 के आखिर से व्यावसायिक परिचालन शुरू किया था, इसलिए हमें उपलब्ध करवाए गए वास्तविक वित्तीय/लागत आंकड़े कैलेंडर वर्ष 2009 में लगभग 3 महीनों की सीमित अवधि के लिए हैं। संयोगवश, परिचालक लेखांकन अवधि के रूप में कैलेंडर वर्ष का अनुसरण करता है। 3 महीनों की सीमित अवधि से संबंधित आंकड़े सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित वर्ष 2010 से 2012 तक अगले 3 वर्षों के अनुमानों को वैध ठहराने के लिए पर्याप्त नहीं हैं। इसके अलावा, सीएचपीटी को मौजूदा दरें और एक वर्ष के लिए जारी रखे जाने के सीआईटीपीएल के प्रस्ताव पर कोई आपत्ति नहीं है। उल्लेखनीय है कि इस मामले में जिन उपयोक्ताओं से विचार-विमर्श किया गया था उन्होंने ने भी सामान्य विचार व्यक्त किया है कि सीआईटीपीएल के लिए यह उपयुक्त होगा कि वह अपना विश्वास स्थापित करे और उसके बाद प्रशुल्क की मांग करे। हालांकि अनुरोध मौजूदा प्रशुल्क को जारी रखने के लिए है, हमने यह सुनिश्चित करने के लिए वित्तीय और लागत स्थिति का विश्लेषण किया है कि ऐसी व्यवस्था से प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा परिकल्पित लागत जमा माडल से परे, प्रथम दृष्टया, कोई लाभ नहीं होगा। चूंकि सीआईटीपीएल को दिए गए प्रशुल्क की वैधता 30 सितम्बर 2010 को समाप्त हो चुकी है और मौजूदा प्रशुल्क को और एक वर्ष की अवधि के लिए जारी रखने की अनुमति दिए जाने के सीआईटीपीएल के अनुरोध के मद्देनजर, वर्ष 2012 के लिए सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित वित्तीय/लागत आंकड़ों के अनुमान इस कार्यवाही में प्रासंगिक प्रतीत नहीं होते हैं। अतः वर्ष 2010 और 2011 के अनुमानों को केवल इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

- (iv). सीआईटीपीएल ने 22 सितम्बर 2009 से 31 दिसम्बर 2009 अवधि के लिए वास्तविक वित्तीय/लागत व्योरे भेजे हैं। वर्ष 2010 और 2011 के लिए उसके द्वारा प्रेषित अनुमानों से, यह देखा गया है कि उसने वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः लगभग 92 प्रतिशत और 52 प्रतिशत पर परिचालन आय के प्रतिशत के रूप में घाटे और उक्त वर्षों के लिए 72 प्रतिशत के औसत घाटे का अनुमान लगाया है, यदि यह मौजूदा प्रशुल्क के स्तर पर सुविधाओं का परिचालन करता है। सीआईटीपीएल के अनुमानों का यातायात पूर्वानुमान, सुविधाओं में किए गए निवेश और मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रावधानों का अनुसरण करते हुए लागत मदों की उपयुक्तता को ध्यान में रखते हुए विश्लेषण किया गया है। इस प्रयोजन के लिए, सीआईटीपीएल द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव, उसके पत्र दिनांक 24 अगस्त 2010 के कवर में भेजे गए अद्यतन लागत विवरणों के आधार पर सुविचारित किया गया है।

- (v). (क). सीआईटीपीएल द्वारा 22 सितम्बर 2009 तक किए गए निवेश का लेखापरीक्षा प्रमाणपत्र रु0 565.78 करोड़ की कुल राशि दर्शाता है। रु0 565.78 करोड़ के निवेश में सिविल कार्यों के लिए रु0 316.83 करोड़, संयंत्र एवं मशीनरी के लिए रु0 149.85 करोड़, बिजली संस्थापनों के लिए रु0 11.77 करोड़, कंप्यूटरों एवं सॉफ्टवेयर, फर्नीचर एवं जुड़नारों, लीज़होल्ड सुधारों, कार्यालय उपस्कर तथा वाहनों के लिए रु0 8.29 करोड़ और अपफ्रंट शुल्क के लिए रु0 10 करोड़ और वार्षिक भूमि पट्टा प्रभारों तथा वार्षिक मार्गाधिकार प्रभारों पर प्रीमियम के लिए रु0 6.17 करोड़ शामिल हैं। इसके अलावा, रु0 565.78 करोड़ के निवेश में रु0 34.21 करोड़ की सीमा तक पूंजीकृत परिचालन-पूर्व व्यय और रु0 28.66 करोड़ की पूंजीकृत उधारी लागत भी शामिल है।

- (ख). एलए तीन रेल माउण्टेड घाट क्रेन (आरएमक्यूसी) और 10 सं. रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेन (आरटीजीसी) की तैनाती विनिर्दिष्ट करता है। सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए दस्तावेजी साक्ष्य से यह देखा जा सकता है कि उसने 3 सं. आरएमक्यूसी और 10 सं. आरटीजीसी तैनात किए हैं। 22 सितम्बर 2009 को लेखापरीक्षित स्थिति के अनुसार संयंत्र और मशीनरी में घाट क्रेनों के लिए स्प्रेडर, रेडिया डाटा टर्मिनल, घाट क्रेनों के लिए बार्टी पुर्जें और रेल नेटवर्क जैसे संयंत्र एवं मशीनरी की अन्य मदों के अलावा इन आरएमक्यूसी और आरटीजीसी का मूल्य शामिल है।
- (ग). यह देखा गया है कि ₹ 565.78 करोड़ का वास्तविक निवेश एलए में निर्दिष्ट ₹ 300.80 करोड़ के अनुमानित निवेश से अधिक है। एलए में परिकल्पित निवेश न्यूनतम स्तर है। सीआईटीपीएल ने वर्ष 2005 से लागत वृद्धि के बारे में बताया है जब ₹ 300.80 करोड़ के अनुमान निर्धारित किए गए थे। इसके अलावा, सीआईटीपीएल ने बताया है कि टर्मिनल के अन्दर रेलवे लाइन बिछाने के मामले में अतिरिक्त लागत प्रारंभिक लागत अनुमानों में शामिल नहीं थी, हालांकि एलए टर्मिनल परिचालक को यह विकल्प देता है कि वह निकासी बढ़ाने के लिए टर्मिनल परिसर को रेल से जोड़े और टर्मिनल के लिए सीधी रेल सुविधा उपलब्ध करवाए। इस संबंध में पूंजी लागत सीआईटीपीएल द्वारा ₹ 9.89 करोड़ बताई गई है। सीआईटीपीएल ने बताया है कि व्यावसायिक परिचालनों की शुरुआत तक परिचालन-पूर्व व्ययों को भी प्रारंभिक अनुमानों में शामिल नहीं किया गया था। जब टर्मिनल में सीआईटीपीएल के निवेशों पर विशिष्ट टिप्पणी प्रेषित करने के लिए कहा गया था तो सीएचपीटी ने एलए में परिकल्पित स्थिति के बारे में ही बताया था लेकिन टेंडर किए जाने के समय उसके द्वारा तैयार किए गए वास्तविक आंकड़ों और अनुमानित पूंजी लागत के बीच की भिन्नताओं को स्पष्ट नहीं किया था। इसके अलावा, पत्तन ने स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा दिया गया निवेश प्रमाणपत्र भेजने में अपनी असमर्थता व्यक्त की थी क्योंकि इंजीनियर के कार्य के दायरे में यह पहलू शामिल नहीं था। कंटेनर टर्मिनल के निर्माण और विकास के लिए किए गए व्यय के लिए लेखापरीक्षा प्रमाणपत्र पर आधारित ₹ 565.78 करोड़ का वास्तविक निवेश लाइसेंस करार के अनुसार विकसित सुविधाओं के रूप में सुविचारित किया गया है।
- (घ). एलए लाइसेंसधारी से यह अपेक्षा करता है कि वह ₹ 10 करोड़ का वापिस नहीं किया जाने वाला अपफ्रंट शुल्क और वार्षिक भूमि पट्टा प्रभारों एवं वार्षिक मार्गाधिकार प्रभारों पर प्रीमियम का भुगतान करे। 22 सितम्बर 2009 को लेखापरीक्षित स्थिति ₹ 10 करोड़ का अपफ्रंट शुल्क और उपर्युक्त लेखों पर ₹ 6.17 करोड़ तक प्रीमियम दर्शाती है। सीआईटीपीएल ने ₹ 16.17 करोड़ की कुल राशि को 30 वर्षों की परियोजना अवधि में प्रभाजित किया है, जोकि अन्य निजी परिचालकों के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार पाया गया है। तथापि, सीआईटीपीएल ने लागत विवरण में तत्संबंधी वर्षों के लिए नियोजित पूंजी के हिस्से के रूप में अप्रभाजित राशि पर विचार नहीं किया है। इस प्राधिकरण ने सभी विचाराधीन वर्षों के लिए नियोजित पूंजी के रूप में अप्रभाजित भाग पर विचार किया है।
- (vi). 22 सितम्बर 2009 से 31 दिसम्बर 2009 अवधि के वास्तविक वित्तीय/लागत व्ययों पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:
- (क). 20,100 टीईयू वास्तविक यातायात 22 सितम्बर 2009 से 31 दिसम्बर 2009 तक परिचालनों की अवधि के लिए बताया गया है। प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने और राजस्व हिस्से को अलग किए जाने से पहले वास्तविक राजस्व घाटा उक्त अवधि के लिए ₹ 1052.00 लाख बताया गया है जोकि वर्ष 2009 के लेखापरीक्षित लेखों के साथ करार में है।
- (ख). सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित 31 दिसम्बर 2009 को समाप्त लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे सीआईटीपीएल के लेखापरीक्षकों द्वारा प्रमाणित 22 सितम्बर 2009 को ₹ 565.78 करोड़ के सकल निवेश के विपरीत 31 दिसम्बर, 2009 को ₹ 561.55 करोड़ के परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड का मूल्य बताते हैं। अन्तर स्पष्ट नहीं किए गए हैं। चूंकि 31 दिसम्बर 2009 की स्थिति प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए प्रासंगिक है, इसलिए लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 दिसम्बर 2009 की स्थिति पर विचार किया गया है। अपफ्रंट शुल्क के अप्रभाजित भाग और लीजहोल्ड प्रीमियम सहित 31 दिसम्बर 2009 को परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड ₹ 55205.24 लाख परिगणित होता है, जो लागू दर पर प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने के लिए सुविचारित किया गया है।
- (ग). लागत विवरण में दर्शाए गए ₹ 223 लाख की विविध देनदारियां, ₹ 192 लाख की वस्तुसूची और ₹ 487 लाख का रोकड़ शेष वर्ष 2009 के लेखापरीक्षित लेखों में दर्शाई गई स्थिति के अनुसार पाए गए हैं। सीआईटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित विविध ऋणदाताओं की राशि ₹ 834 लाख है। सीआईटीपीएल ने लागत विवरण में ₹ 67 लाख की निवल कार्यगत पूंजी दर्शाई है।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.9 कार्यगत पूंजी की स्वीकार्यता के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। मार्च 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, भारतीय रेलवे द्वारा देय दो महीनों की संपदा आय और दो महीनों के टर्मिनल प्रभार स्वीकार्य विविध देनदारियों के लिए सीमा हैं। इस प्राधिकरण ने 30 सितम्बर 2008 को आदेश पारित किया था जो विविध देनदारों के हिस्से के रूप में लिए जाने वाले एलए के सांविदिक दायित्वों से प्रकट होने वाली कुछ मदों पर आउटफलो की अनुमति देता है। सीआईटीपीएल ने विविध देनदारों के ब्योरे नहीं भेजे हैं। इसलिए, लागत विवरण में दावाकृत वर्ष 2009 के अंत में विविध देनदारों को कार्यगत पूंजी की स्वीकार्य राशि परिकलित करने के प्रयोजन के लिए अलग रखा गया है। तथापि, वर्ष 2010 और 2011 के लिए अनुमानित विविध देनदारियों के मामले में इस विश्लेषण के बाद वाले भाग में जांच की गई है भले ही एलए के प्रावधानों से होने वाले परिहार्य और अनिवार्य संव्यवहारों के कारण कोई देनदारी प्रकट हो।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित केपिटल पुर्जों के लिए वस्तुसूची पर सीमा एक वर्ष का औसत उपभोग है। चूंकि केपिटल पुर्जों के उपभोग के ब्योरे नहीं भेजे गए हैं और, इसलिए, वर्ष 2009 के लिए किसी राशि पर विचार नहीं किया गया है।

अन्य वस्तुओं की वस्तुसूची पर सीमा मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट ईंधन के अलावा भंडारों का छह माह का औसत उपभोग होगा। सीआईटीपीएल ने लागत विवरण में कार्यगत पूंजी की इस मद पर विचार नहीं किया है। तथापि, विचाराधीन अवधि के वार्षिक लेखों से यह देखा गया है कि ईंधन के अलावा ₹ 26.62 लाख के भंडारों और पुर्जों का उपभोग किया गया है। प्रतिमानकों के अनुसार, ₹ 13.31 लाख (₹ 26.62 लाख का 50 प्रतिशत) को निर्धारित प्रतिमानक का अनुसरण करते हुए कार्यगत पूंजी की इस मद संबंधी लेखों में लिया गया है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित रोकड़ शेष पर सीमा एक माह के रोकड़ व्यय हैं। लागत विवरण में सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित ₹ 487 लाख की राशि लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 दिसम्बर 2009 को वास्तविक रोकड़ शेष पाया गया था। रॉयल्टी/राजस्व के अलावा विचाराधीन अवधि के लिए वास्तविक रोकड़ व्ययों हेतु रोकड़ शेष यथानुपात आधार पर ₹ 56.92 लाख स्वीकृत किया गया है क्योंकि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी सीआईटीपीएल के मामले में व्यय की स्वीकार्य मद नहीं है जैसाकि इस विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में देखा जा सकता है।

जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है स्वीकार्य स्तर पर मौजूदा परिसंपत्तियों की मदों का जोड़ ₹ 70.23 लाख परिगणित होता है। सीआईटीपीएल ने मौजूदा देयताओं का मूल्य ₹ 834 लाख प्रेषित किया है। सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित मौजूदा देयताओं का मूल्य कार्यगत पूंजी के प्रयोजन के लिए लेखा में लिया गया है। मौजूदा परिसंपत्तियों और मौजूदा देयताओं का निवल नकारात्मक मूल्य परिगणित होता है। अतः इस अवधि के लिए कार्यगत पूंजी 'शून्य' सुविचारित की गई है।

(घ). एलए में यथा विनिर्दिष्ट 8 लाख टीईयू की वार्षिक क्षमता पर विचार करते हुए, यथानुपात आधार पर 22 सितम्बर 2009 से 31 दिसम्बर 2009 तक की अवधि की क्षमता 2.21 लाख टीईयू परिगणित होती है। उक्त अवधि में सीआईटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक मात्रा 20,100 टीईयू है। तदनुसार, विचाराधीन अवधि के लिए क्षमता उपयोगिता 9.08 प्रतिशत परिगणित होती है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.11 विनिर्दिष्ट करता है कि निजी टर्मिनल परिचालक द्वारा किया गया निवेश एलए के अधीन दायित्वों के अनुसार है तो इसे आरओसीई के लिए सुविचारित किया जाएगा भले ही यदि पूरी क्षमता उपयोगिता अर्जित नहीं की गई हो।

वर्ष 2009-10 के लिए निर्धारित प्रतिलाभ की दर 16 प्रतिशत है। नियोजित पूंजी पर अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ 22 सितम्बर 2009 से 31 दिसम्बर 2009 तक की अवधि के लिए यथानुपात आधार पर सुविचारित की गई है, जोकि ₹ 2444 लाख परिगणित होती है। 22 सितम्बर 2009 से 31 दिसम्बर 2009 तक की उक्त अवधि के लिए कुल निवल घाटा ₹ 3496 होता है जोकि उक्त अवधि के लिए परिचालन आय का 734 प्रतिशत है।

(vii). सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः 337,500 टीईयू और 450,000 टीईयू यातायात का अनुमान लगाया है। अगस्त 2010 तक वर्ष 2010 के प्रथम 8 महीनों के लिए वास्तविक यातायात 183,251 टीईयू बताया गया है। प्रथम आठ महीनों के लिए सीआईटीपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक यातायात लगभग 10.60 प्रतिशत की महीना-दर-महीना बढ़ोतरी दर्शाता है। यदि इसी रुझान को आगे जारी रहने का अनुमान लगाया



जाता है तो समग्र वर्ष 2010 के लिए अर्जित-योग्य कुल मात्रा 339,742 टीईयू परिगणित होती है। सीआईटीपीएल का 337,500 टीईयू का अनुमान इस स्थिति के लगभग तुलनीय है और, इसलिए, बिना किसी बदलाव के सुविचारित किया गया है।

वर्ष 2011 के लिए सीआईटीपीएल द्वारा यथा प्रेषित 450,000 टीईयू यातायात अनुमान वर्ष 2010 के लिए अनुमानित यातायात में 33 प्रतिशत वृद्धि के साथ है। वर्ष 2011 के लिए अनुमानित यातायात परिचालन के दूसरे वर्ष के लिए 275,000 टीईयू पर एलए में निर्धारित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) से ज्यादा है। वर्ष 2011 के लिए सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित यातायात की मात्रा पर विश्वास किया गया है।

हालांकि अनुमानित यातायात एमजीटी स्तरों से पक्षीय तुलना करता है, परन्तु क्षमता बढ़ाने के लिए उपलब्ध क्षमता और स्कोप का कम उपयोग विचारणीय है। यदि यातायात में वास्तविक निष्पादन में भिन्नता होने पर सीआईटीपीएल को कोई अनावश्यक लाभ होना पाया जाता है तो स्वीकार्य लागत और अनुमत्त प्रतिलाभ, यदि कोई हो, से अधिक सम्पूर्ण अधिशेष अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाएगा यदि अनुमानित और वास्तविक यातायात के बीच भिन्नता मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में यथा विनिर्दिष्ट से 20 प्रतिशत अधिक हो।

(viii). सीआईटीपीएल ने कंटेनर मिश्रण का कुछ अनुपात अंगीकृत किया है जिसमें सामान्य एवं प्रशीतन कंटेनर (97 प्रतिशत), पोतांतरण कंटेनर (2 प्रतिशत) और तटीय कंटेनर (1 प्रतिशत) शामिल है। अनुमानित कंटेनर मिश्रण सीआईटीपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित वर्ष 2008 में समीपवर्ती टर्मिनल में प्रचलित वास्तविक कंटेनर मिश्रण पर आधारित है। वर्ष 2008-09 (15 महीने) के लिए समीपवर्ती टर्मिनल (सीसीटीपीएल) में प्रहस्तित वास्तविक यातायात के अनुसार, कुल प्रहस्तित मात्रा में विदेशी, पोतांतरण और तटीय कंटेनरों का अनुपात क्रमशः 97 प्रतिशत, 1 प्रतिशत और 2 प्रतिशत है। चूंकि सीआईटीपीएल द्वारा अंगीकृत कंटेनर मिश्रण अनुपात और सीसीटीपीएल में प्राप्त की गई स्थिति के बीच भिन्नता केवल पोतांतरण और तटीय कंटेनरों के मामले में है जो ज्यादा महत्वपूर्ण नहीं है, इसलिए सीआईटीपीएल द्वारा अंगीकृत कंटेनर मिश्रण पर विचार किया गया है।

(ix). (क). विदेशी कंटेनरों, पोतांतरण और तटीय कंटेनरों के प्रहस्तन से आय का अनुमान के अलावा, सीआईटीपीएल ने भंडारण प्रभारों, प्रशीतन बिजली प्रभारों, रेल टर्मिनल गतिविधि और हैच-कवर परिचालन की वसूली से आय अनुमान प्रेषित किया है। ऐसा प्रतीत होता है कि डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के मामले में, वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः ₹ 49.69 और ₹ 50.46 की विनिमय दर पर विचार किया है।

(ख). कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि से आय कुछ समेकित दरों को अंगीकृत करते हुए सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित की गई है। मौजूदा दरमान में निर्धारित मदवार दरों के आधार पर आय अनुमान के लिए विस्तृत गणनाएं नहीं भेजी गई हैं। तथापि, मौजूदा प्रशुल्क में निर्धारित मदवार दरों पर विचार करते हुए और डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के लिए विनिमय दर लागू करते हुए, अनुमानित यातायात के लिए इस मामले के विश्लेषण का समाहार करने के समय प्रचलित, वर्ष 2010 और 2011 के लिए आय अनुमान सत्यापित किए गए हैं और सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित अनुमानों से करीब पाए गए हैं। अतः इस विश्लेषण में सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित आय अनुमानों पर विश्वास किया गया है।

(ग). कंटेनरों का विराम समय विश्लेषण भेजने के लिए सीआईटीपीएल से अनुरोध पर किए जाने पर, सीआईटीपीएल ने सीओपीटी, सीसीटीएल, एमआईसीटी जैसे अन्य कंटेनर टर्मिनलों में प्रचलित कंटेनरों के विराम समय का बार चार्ट भेजा है। तथापि, सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित भंडारण आय इस विश्लेषण से संबंधित नहीं है। सीआईटीपीएल ने निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद एक दिन के औसत विराम पर सम्पूर्ण मात्रा के लिए अनुमानित भंडारण आय पर विचार किया है। वर्ष 2010 और 2011 के लिए सीआईटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित भंडारण आय गणनाओं में पाई गई त्रुटि को ठीक करने के बाद सुविचारित किए गए हैं।

(x). सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः ₹ 556 लाख और ₹ 582 लाख की परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत का अनुमान लगाया है। इसने उक्त 2 वर्षों के लिए अनौपचारिक रूप से 178 कर्मचारियों की जनशक्ति पर विचार किया है। ₹ 3.13 लाख की औसत वार्षिक कर्मचारी लागत पर विचार करते हुए, इसने वर्ष 2010 के लिए ₹ 556 लाख की लागत का अनुमान लगाया है। वर्ष 2010 के लिए सुविचारित ₹ 3.13 लाख की यूनिट कर्मचारी लागत में वर्ष 2011 के लिए 4.60 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए वृद्धि की गई है।

अनुरक्षण लेबर के मामले में, सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के लिए 27 कर्मचारियों और वर्ष 2011 के लिए 30 कर्मचारियों पर विचार किया है। ₹ 2.59 लाख प्रति कर्मचारी के औसत वार्षिक वेतन पर विचार करते हुए, वर्ष

2010 के लिए अनुमान रु 70 लाख परिगणित किया गया है। वर्ष 2010 के लिए रु 2.59 लाख के औसत वार्षिक वेतन में वर्ष 2011 के लिए 3.38 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए वृद्धि की गई है।

सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित कर्मचारी लागत की उपयुक्तता की जाँच की गई है और अन्य टर्मिनलों में प्रचलित प्रति टीईयू औसत कर्मचारी लागत से तुलनीय पाया गया है। इसलिए, वर्ष 2010 के लिए सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित प्रति कर्मचारी वार्षिक औसत लागत को लेखा में लिया गया है और वर्ष 2011 के अनुमानों को वर्ष 2010-11 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किया गया है।

(xi). अनुमानित उपस्कर चालन लागत जिसमें बिजली लागत, ईंधन लागत और मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय शामिल है, जिनपर नीचे चर्चा की गई है:

(क). बिजली लागत:

सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 के लिए रु 563 लाख और रु 684 लाख की बिजली लागत का अनुमान लगाया है जिसमें तुलनीय और निर्धारित लागत शामिल है। जब दो वर्षों के लिए एकसमान रूप से 9.45 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू पर बिजली आवश्यकता का अनुमान लगाया गया था, 4.60 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाते हुए वर्ष 2010 के लिए रु 6.35 और वर्ष 2011 के लिए रु 6.84 पर विचार किया है। तदनुसार, वर्ष 2010 और 2011 के लिए परिवर्तनीय बिजली लागत क्रमशः रु 202.53 लाख और रु 282.37 लाख परिगणित होता है। परिवर्तनीय लागत के अलावा, सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः रु 365.53 लाख और रु 401.63 लाख पर निर्धारित प्रभारों पर विचार किया है। तथापि, निर्धारित प्रभारों के ब्योरे अगस्त 2010 के अधुनातित प्रस्ताव में सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित नहीं किए गए हैं। चूंकि इस संबंध में वास्तविक आंकड़े, सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित, वर्ष 2009 में 3 महीनों की सीमित अवधि के लिए हैं, इसलिए वर्ष 2010 और 2011 के अनुमानों के वैधीकरण के लिए वास्तविक आंकड़ों पर पूरी तरह विश्वास नहीं किया जा सकता।

यदि पूर्व दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 के दौरान समीपवर्ती कंटेनर टर्मिनल में प्रचलित वास्तविक स्थिति को देखा जाए तो बिजली उपभोग लगभग 6.25 इकाई प्रति टीईयू है। निर्धारित लागत रु 167 लाख प्रतिवर्ष होगा। लगभग 12.93 लाख टीईयू के वार्षिक थुपट के लिए कुल बिजली लागत लगभग रु 6 करोड़ प्रतिवर्ष होगी। 3.37 लाख टीईयू के थुपट के लिए सीआईटीपीएल का रु 5.68 करोड़ का अनुमान ज्यादा पाया गया है।

इसलिए, 6.25 इकाई प्रति टीईयू के वास्तविक उपभोग पर विचार किया गया है और वर्ष 2009 के लिए सीआईटीपीएल पर रु 5.80 की वास्तविक इकाई लागत में 3.76 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए वृद्धि की गई है। रु 167 लाख प्रतिवर्ष की निर्धारित लागत तदर्थ आधार पर सुविचारित की गई है और इस संबंध में वर्ष 2010 और 2011 के लिए सीआईटीपीएल के अनुमान 3.76 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(ख). ईंधन लागत:

4.60 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ ईंधन लागत 5.66 लिटर प्रति टीईयू की ईंधन आवश्यकता और रु 37.66 प्रति लिटर की इकाई लागत के आधार पर अनुमानित की गई है (हालांकि लागत विवरण में 4.96 लिटर प्रति टीईयू उल्लिखित किया गया है)। चूंकि सीआईटीपीएल द्वारा इस संबंध में प्रेषित वास्तविक आंकड़े वर्ष 2009 में 3 महीनों की सीमित अवधि के लिए हैं, इसलिए वर्ष 2010 और 2011 के अनुमानों के वैधीकरण के लिए इनपर विश्वास नहीं किया जा सकता।

समीपवर्ती टर्मिनल में 2.50 लिटर प्रति टीईयू को लेते हुए वास्तविक ईंधन उपभोग वर्ष 2010 और 2011 के लिए सीआईटीपीएल में ईंधन लागत के अनुमान के लिए आधार रूप में लिया गया है। ईंधन की इकाई दर वर्ष 2010 के लिए रु 40.16 प्रति लिटर की प्रचलित बाजार दर और वर्ष 2011 के लिए 3.76 प्रतिशत वृद्धि के साथ परिवर्धित पर विचार किया है। सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित ईंधन लागतों के अनुमानों को वर्ष 2010 और 2011 के लिए अनुमानित मात्रा के लिए ऊपर यथा स्पष्ट किए गए पर संशोधित किया गया है। इस संबंध में, यह देखना प्रासंगिक है कि सीआईटीपीएल ने परिचालनों के लिए ट्रैक्टर-ट्रॉलरों और रीच स्टेकरों को किराये पर लेने का प्रस्ताव किया है और प्रासंगिक लागत विभिन्न शीर्ष के अधीन सुविचारित की गई है।

(ग). मरम्मत और अनुरक्षण:

सीआईटीपीएल ने अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर की पूंजी लागत के 2 प्रतिशत पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत और सिविल परिसंपत्तियों की पूंजी लागत के 1 प्रतिशत का अनुमान लगाया है। यह व्यय सामान्यतः नए परिवर्धनों के मामले में केवल परिसंपत्तियों की लागत के प्रतिशत के रूप में अनुमानित किया गया है और पुरानी परिसंपत्तियों के मामले में वार्षिक वृद्धि के साथ पूर्व वास्तविक आंकड़ों पर विचार करने की सामान्य पद्धति अपनाई गई है। चूंकि सीआईटीपीएल एक नया टर्मिनल है, इसलिए अभियांत्रिक और बिजली परिसंपत्तियों की लागत के 2 प्रतिशत पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत तथा सिविल परिसंपत्तियों की लागत के 1 प्रतिशत पर इसके अनुमान अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पाए गए हैं। तथापि, सकल प्रखंड में किए गए संशोधनों पर विश्वास करते हुए अनुमानों को संशोधित किया गया है।

(xii). सीआईटीपीएल ने विभिन्न आधारों पर पास-थू रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी पर विचार करने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध करते हुए लागत विवरण में सीआईटीपीएल द्वारा सीएचपीटी को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को लिया है।

पोत परिवहन मंत्रालय ने यह स्पष्ट करते हुए 29 जुलाई 2003 को नीति विवरण जारी किया था कि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी भुगतान इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क निर्धारण/संशोधन के लिए लागत के रूप में नहीं लिया जाएगा। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.1 विनिर्दिष्ट करता है कि निजी परिचालक द्वारा भूस्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी सरकार द्वारा अपने नीति विवरण दिनांक 29 जुलाई 2003 द्वारा यथा निर्णीत प्रशुल्क परिकलन के लिए स्वीकार्य लागत के रूप में स्वीकार नहीं किया जाएगा। मार्च 2007 में सीआईटीपीएल और सीएचपीटी के बीच हस्ताक्षरित एलए में प्रशुल्क के परिकलन में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी की अस्वीकार्यता से संबंधित विशिष्ट प्रावधान शामिल है। सीआईटीपीएल के मामले में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को पास-थू के रूप में सुविचारित नहीं किया जा सकता।

(xiii). 6 सं. रीच-स्टेकर, 24 सं. प्राइम मूवर्स, 3 सं. फोर्क-लिफ्ट, वर्कशाप औजार, ईओ ट्रॉली, 2 सं. एअर कम्प्रेसर और यूएचएफ किराये पर लेने से संबंधित उपस्कर किराया प्रमारों का अनुमान लगाया है।

एलए में उन्हें किराये पर लेने के लिए परिचालक को विकल्प के साथ 6 सं. रीच-स्टेकरों की तैनाती के बारे में कहा गया है। एलए परिचालक को यह निर्णय करने का विकल्प देता है कि वह परिचालनात्मक आवश्यकताओं के आधार पर प्राइम मूवर्स की संख्या का निर्णय करे। सीआईटीपीएल ने रीच-स्टेकरों और प्राइम मूवर्स को किराये पर लेने का विकल्प चुना है। संयोगवश, अचल परिसंपत्तियों की वास्तविक लागत में सीआईटीपीएल द्वारा यथा अभिपुष्ट रीच-स्टेकरों और प्राइम मूवर्स की लागत शामिल नहीं की गई थी और जैसाकि अचल परिसंपत्तियों की लेखापरीक्षित स्थिति से देखा गया है। उपस्करों जिनके लिए सीआईटीपीएल ने किराया प्रमारों का अनुमान लगाया है, की अन्य मदों के संबंध में, एलए में कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं किया गया है। वे अनुषंगी उपस्कर प्रतीत होते हैं।

सीआईटीपीएल ने रीच-स्टेकरों और प्राइम-मूवर्स को किराये पर लेने के मामले में ही दस्तावेजी समर्थन प्रेषित किया है। ये उपस्कर प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया आधार पर किराये पर लिए बताए गए हैं।

सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के लिए 6 सं. रीच-स्टेकरों को किराये पर लेने के लिए ₹0 489.88 लाख की राशि का अनुमान लगाया है और वर्ष 2011 के लिए 4.60 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए वृद्धि की गई है। तथापि, सीआईटीपीएल ने ₹0 489.88 लाख के अनुमान के लिए गणनाएं प्रेषित नहीं की हैं। सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित कार्य आदेश दिनांक 15 दिसम्बर 2008 की प्रति अगले दो वर्षों के लिए नवीकरण के विकल्प के साथ दो वर्षों के लिए वैध है। दरें दिसम्बर 2010 तक वैध और दिसम्बर 2012 तक विस्तार-योग्य परिकल्पित की गई हैं। कार्य आदेश में एक वर्ष से कम पुराने रीच-स्टेकर के लिए ₹0 5,67,000/- प्रति माह की दर और 3 वर्ष से कम पुराने रीच-स्टेकर के लिए ₹0 5,47,200/- प्रति माह प्रति रीच-स्टेकर की दर दर्शाई गई है। तथापि, वृद्धि खंड के बारे में उल्लेख नहीं किया गया है। गणनाओं और किसी अन्य स्पष्टीकरण के अभाव में, ₹0 5,47,200/- प्रति रीच-स्टेकर प्रति माह की निम्नतर दर पर विचार किया गया है और वर्ष 2010 के लिए रीच-स्टेकरों को किराये पर लेने पर अनुमानित व्ययों को तदनुसार संशोधित किया गया है।

तथापि, इस वृद्धि खंड के बारे में उल्लेख नहीं किया गया है। गणनाओं और किसी स्पष्टीकरण के अभाव में, ₹0 5,47,200/- प्रति रीच-स्टेकर प्रति माह की निम्नतर दर पर विचार किया गया है और वर्ष 2010 के लिए रीच-स्टेकर के किराये पर अनुमानित व्ययों को तदनुसार संशोधित किया गया है। चूंकि कार्य आदेश में वृद्धि के

लिए के लिए कोई प्रावधान नहीं पाया गया है, इसलिए वर्ष 2011 के लिए अनुमान भी 2010 के समान स्तर पर ही सुविचारित किया गया है।

सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के लिए प्राइम मूवर्स हेतु किराया प्रभारों का अनुमान नहीं लगाया है। सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित करार की प्रति यह देखा गया है कि यह व्यवस्था दूसरे वर्ष के लिए जारी रखे जाने के विकल्प के साथ एक वर्ष के लिए 1 जून 2010 से प्रभावी है और सीआईटीपीएल ने 27,000 टीईयू प्रतिमाह तक रु0 90/- प्रति टीईयू और 27,000 टीईयू से अधिक पर रु0 80/- प्रति टीईयू अदा करने का करार किया है। चूंकि यह करार 1 जून 2010 से प्रभावी है, इस लेखा पर सीआईटीपीएल द्वारा देय राशि सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित जून 2010 से अगस्त 2010 तक के महीनों के लिए वास्तविक यातायात को लेखा में लेते हुए जून 2010 से परिकलित किया गया है। सितम्बर 2010 से दिसम्बर 2010 तक शेष अवधि के लिए, किराया प्रभारों का अनुमान इस अवधि के दौरान करार दरों और प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित यातायात को लेते हुए सुविचारित किया गया है।

सीआईटीपीएल ने प्राइम मूवर्स के लिए किराया प्रभारों के लिए वर्ष 2011 हेतु रु0 274 लाख का अनुमान सुविचारित किया है। हालांकि प्राइम मूवर्स को किराये पर लेने के लिए सीआईटीपीएल के बीच हुए करार में डीजल की कीमत में वृद्धि/कटौती के लिए दर समायोजन हेतु प्रावधान नहीं किया गया है, परन्तु डीजल की कीमत को जोड़ने के लिए कोई विशिष्ट सूत्र और आधार दर नहीं दर्शाई गई है। तदनुसार, वर्ष 2011 के लिए अनुमानों को अनुमानित थ्रुपुट के लिए करार में दरों पर विचार करते हुए संशोधित किया गया है। वर्ष 2011 के लिए संशोधित अनुमान सीआईटीपीएल के रु0 274 लाख के अनुमान के विपरीत रु0 392.40 लाख परिगणित किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, हमें उपलब्ध नहीं करवाई जा रही गणनों के मददेनजर सीआईटीपीएल के अनुमान के निम्नतर स्तर का कारण स्पष्ट नहीं है।

सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के लिए फोर्क लिफ्टों, वर्कशॉप औजारों, ट्रॉली, एअर कम्प्रेसर और यूएचएफ के किराया प्रभारों के लिए रु0 91 लाख की राशि और वर्ष 2011 के लिए इसमें 4.60 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान लगाया है। अपने अनुमानों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजने के लिए कहने के बावजूद, सीआईटीपीएल ने इन्हें नहीं भेजा है। किराया प्रभारों के लिए दस्तावेजी साक्ष्य के अभाव में, यह प्राधिकरण इस संबंध में अनुमानों की गणना करने की स्थिति में नहीं है।

(xiv). पट्टा किराया:

सीआईटीपीएल ने वर्ष 210 के लिए 279,617 वर्ग मी0 क्षेत्र और वर्ष 2011 के लिए 357,919 वर्ग मी. क्षेत्र पर विचार किया है और वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः रु0 692 लाख और रु0 727 लाख राशि का अनुमान लगाया है।

एलए 43,200 वर्ग मी0 के विकसित क्षेत्र और 242,300 वर्ग मी0 के अविकसित क्षेत्र के आबंटन के लिए दिया गया है। अविकसित क्षेत्र में 78,000 वर्ग मी0 रिक्लमेशन एरिया भी शामिल है। विकसित और अविकसित क्षेत्र के अलावा, सीआईटीपीएल द्वारा विकसित किए जाने वाले 72,500 वर्ग मी. के अतिरिक्त जल क्षेत्र के आबंटन के लिए दिया गया है। जहां तक आबंटित क्षेत्र के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रभारित की जाने वाली दरों का संबंध है, एलए निर्धारित करता है कि सीएचपीटी के दरमान में शामिल लाइसेंस शुल्क लागू हैं। चूंकि एलए विनिर्दिष्ट करता है कि लाइसेंस अवधि के प्रथम 10 वर्षों के लिए जल क्षेत्र हेतु कोई शुल्क प्रभार्य नहीं है, इसलिए इस स्थिति में सीआईटीपीएल के प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए 72,500 वर्ग मी0 जल क्षेत्र प्रासंगिक नहीं है।

सीआईटीपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई पत्र दिनांक 15 अप्रैल 2009 की प्रति के अनुसार, 60,428.116 वर्ग मी0 विकसित क्षेत्र और 146,721.236 वर्ग मी0 अविकसित क्षेत्र 1 मई 2007 को सीआईटीपीएल को हस्तांतरित किया गया है। जहां तक 78,000 वर्ग मी0 के रिक्लमेशन क्षेत्र के हस्तांतरण की स्थिति का संबंध है, इस संबंध में प्रश्न उठाए जाने पर प्रतिसाद में, सीएचपीटी ने कहा है कि उक्त क्षेत्र रिक्लेम किया जाना है और अप्रैल 2010 तक सीआईटीपीएल को हस्तांतरित किया जाना है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सीआईटीपीएल ने सीएचपीटी द्वारा प्रभार्य लाइसेंस शुल्क को ध्यान में रखते हुए दरमान पर जनवरी 2010 में कुछ स्पष्टीकरण मांगे गए थे। इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 3 सितम्बर 2010 द्वारा निम्नलिखित स्पष्ट किया है:

- “(i) सीएचपीटी भूखंडों को लाइसेंस पर देने के लिए प्रभार्य प्रभारों की गणना के लिए लाइसेंस शुल्क की आधार तारीख प्रशुल्क आदेश दिनांक 5 अक्टूबर 2002 के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख है।
- (ii). स्थान के आबंटन के लिए आदेश दिनांक 5 अक्टूबर 2002 द्वारा सीएचपीटी के दरमान में निर्धारित आधार दर में सरकार द्वारा भूमि नीति दिशानिर्देशों की घोषणा पर फरवरी/मार्च 2004 के बाद पड़ने वाली ऐसी वार्षिक वृद्धि की देय तारीख से से 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की जानी चाहिए। इससे पहले की अवधि के लिए, प्रशुल्क आदेश दिनांक 5 अक्टूबर 2002 में यथा विनिर्दिष्ट 5 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू किया जाना चाहिए।
- (iii). भूमि की श्रेणी जिसमें वैयक्तिक पट्टा लाइसेंस आएगा, पत्तन द्वारा शासित किया जाने वाला तथ्यात्मक मामला है। दरमान को स्पष्ट करने के लिए इस प्राधिकरण को कुछ स्पष्ट नहीं करना है, क्योंकि उसमें कोई विसंगति नहीं पाई गई है।

उपर्युक्त स्थिति का अनुसरण करते हुए और सीएचपीटी के दरमान पर विश्वास करते हुए, सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित पट्टा किराया के अनुमानों को वर्ष 2010 और 2011 के लिए संशोधित किया गया है। संशोधित अनुमान वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः ₹ 692 लाख और ₹ 727 लाख पर सीआईटीपीएल के अनुमानों के विपरीत ₹ 911.52 लाख और ₹ 986.13 लाख परिगणित होते हैं।

सावधानी के उपाय के रूप में, यह देखना होगा कि सीआईटीपीएल और सीएचपीटी दोनों ने लाइसेंस शुल्क पर उनके बीच हुए विवाद को अरबिट्रेशन को रेफर करने की प्रक्रिया के बारे में बताया है। इस कार्यवाही में सुविचारित संपदा किराये के अनुमानों को अरबिट्रेशन कार्यवाहियों में निर्णीत किए जाने वाले मुद्दों को निर्णय-पूर्व के रूप में नहीं माना जाना चाहिए। यह स्पष्ट किया गया है कि इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित अनुमान अरबिट्रेशन कार्यवाहियों के परिणाम के अधीन हैं और अगले चक्र के दौरान वास्तविकताओं की समीक्षा करते समय, यदि वास्तविक आंकड़े इस कार्यवाही में सुविचारित अनुमानों की अपेक्षा कम पाए जाते हैं तो अन्तर को समायोजित करने के लिए प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

#### (xv). बीमा

बीमा लागत परिसंपत्तियों के कवरेज के लिए परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के 1 प्रतिशत और लाभ के नुकसान के लिए अनुमानित आय के 0.3 प्रतिशत पर सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित की गई है।

एलए सीआईटीपीएल से यह अपेक्षा करता है कि वह परियोजना सुविधाओं को नुकसान, टूटफूट अथवा नष्ट के लिए और प्रतिस्थापन मूल्य पर सीआईटीपीएल को सीएचपीटी द्वारा हस्तांतरित परिसंपत्तियों सहित सेवाओं के लिए बीमा करवाए और कोई अन्य बीमा करवाया जाए जो सीआईटीपीएल और इसके कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए जरूरी हो। परिसंपत्तियों की मूल्यहासित प्रतिस्थापन लागत के संदर्भ में अनुमानित बीमा लागत का औचित्य नहीं बताया गया है।

अनुमानित बीमा लागत के संबंध प्रश्न किए जाने पर, सीआईटीपीएल ने अप्रैल 2009 में स्पष्ट करने की मांग की थी कि एलए में शामिल किए गए प्रावधानों के अनुसार टर्मिनल के लिए बीमा करवाए गए उपयुक्त टेलर के लिए बातचीत कर रहा है और अनुमान अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक आधार के अनुसार परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के 1 प्रतिशत पर है। एक वर्ष से ज्यादा समय बीत जाने के बाद भी, सीआईटीपीएल ने वास्तविक परिणाम नहीं भेजा है।

सीसीटीपीएल, जीटीआईपीएल और वीसीटीपीएल जैसे कंटेनर टर्मिनलों में, बीमा लागत सकल प्रखंड के 0.36 प्रतिशत से 0.60 प्रतिशत के बीच है। सीआईटीपीएल के मामले में, वर्ष 2010 और 2011 के लिए शुरुआती सकल प्रखंड के 0.5 प्रतिशत पर विचार करते हुए अनुमान को संशोधित किया गया है परन्तु इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रस्तुत किए गए दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ के अधीन।

लाभ के नुकसान के लिए अनुमानित बीमा लागत को ऐसी व्यवस्था के रूप में सुविचारित नहीं किया गया है जो मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में स्पष्ट रूप से नहीं दिया गया है।

## (xvi). अन्य व्यय

- (क) सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित अन्य व्यय रु 42/- प्रति बॉक्स की दर से बांधना/खोलना व्ययों, रु 33/- प्रति बॉक्स की दर से प्रशीतन अनुरक्षण व्ययों और वर्ष 2010 के लिए रु 13.73 लाख प्रतिवर्ष पर अनुमानित कर्मचारियों के लिए परिवहन व्ययों से संबंधित हैं। इन दरों में वर्ष 2011 के लिए व्ययों का अनुमान लगाने के लिए 4.60 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए सीआईटीपीएल द्वारा वृद्धि की गई है। सीआईटीपीएल ने अनुमानों के लिए आधार प्रेषित नहीं किए हैं।
- (ख). वर्ष 2010 के लिए बांधना/खोलना के लिए सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित रु 42/- प्रति बॉक्स की दर पर विश्वास किया गया है और वर्ष 2011 के लिए अनुमान को 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किया गया है, परन्तु इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान दस्तावेजी प्रमाण द्वारा समर्थित वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ के अधीन।
- (ग). सीआईटीपीएल ने रु 33/- प्रति बॉक्स पर यातायात की सम्पूर्ण मात्रा के लिए प्रशीतन सफाई और अनुवीक्षण व्ययों पर विचार किया है। इस दर पर विचार किया गया है और वर्ष 2010 के लिए 2734 टीईयू की अनुमानित प्रशीतन मात्रा के लिए सुविचारित वर्ष 2011 के लिए अनुमान वर्ष 2011 के लिए 3645 टीईयू की अनुमानित प्रशीतन मात्रा पर विचार करते हुए संशोधित किया गया है और दर पर 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए, अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में सत्यापन के अधीन है।
- (घ). अन्य व्ययों पिछली मद पारी कर्मचारियों के लिए परिवहन व्ययों से संबंधित है। सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के लिए रु 13.73 लाख प्रति वर्ष की एकमुश्त राशि का अनुमान लगाया है और अनुवर्ती वर्ष के लिए 4.60 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए इसमें वृद्धि की गई है। प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविक आंकड़ों से सत्यापन के अधीन रु 13.73 लाख के अनुमान पर विश्वास किया गया है और वर्ष 2011 के अनुमानों को 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किया गया है।

## (xvii). मूल्यहास:

2009 के लिए लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार मूल्यहास की दरें और वर्ष 2010 एवं 2011 के लिए अनुमानों हेतु सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित दरें भिन्न-भिन्न पाई गई हैं। लेखापरीक्षित लेखों में, कम्पनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार, सीआईटीपीएल ने मदकृत परिसंपत्तियों पर मूल्यहास दरें लागू की हैं। हालांकि सीआईटीपीएल ने अनुमानों में परिसंपत्तियों को 3 श्रेणियों, अर्थात् बर्ध एवं सिविल परिसंपत्तियां, संयंत्र एवं मशीनरी और आईटी संस्थापन में समूहित किया है, सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित मूल्यहास दरें कम्पनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार हैं। 2010 और 2011 के लिए मूल्यहास अचल परिसंपत्तियों के संशोधित मूल्य पर सीआईटीपीएल द्वारा अंगीकृत मूल्यहास की दरें लागू करते हुए पुनः गणना की गई है।

## (xviii). उपरिव्यय:

- (क). प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों के अधीन स्टॉफ वेतन के लिए सीआईटीपीएल लेखे। इसने वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः रु 375 लाख और रु 380 लाख का अनुमान लगाया है।
- (ख). सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 के लिए 18 सं. प्रशासन एवं वित्त स्टाफ और 10 सं. प्रबंधन स्टाफ पर विचार किया है। सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित औसत वार्षिक वेतन प्रति स्टाफ प्रशासन एवं वित्त स्टाफ के लिए रु 3.50 लाख और प्रबंधकीय स्टाफ के लिए रु 31.20 लाख है। सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित कर्मचारियों की संख्या और वेतन की दर पर इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा में वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में सत्यापन के अधीन हैं। जहां तक वर्ष 2011 के लिए अनुमानों का संबंध है, इसने 20 प्रशासन एवं वित्त स्टाफ और 11 प्रबंधकीय स्टाफ और क्रमशः रु 3.60 लाख एवं रु 28.00 लाख प्रतिवर्ष प्रति स्टाफ पर विचार किया है। सीआईटीपीएल ने 2010 की तुलना में कमतर स्तर पर प्रबंधकीय स्टाफ के लिए औसत वेतन पर विचार किया है। वर्ष 2011 के लिए अनुमान बिना किसी संशोधन के सुविचारित किया गया है।
- (ग). सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित सामान्य उपरिव्ययों में संचार, ट्रेवलिंग, वाहन अनुरक्षण, विज्ञापन, सुरक्षा, आदि जैसे विभिन्न प्रशासनिक व्यय शामिल हैं। वर्ष 2010 के लिए अनुमानों पर इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में सत्यापन के अधीन विश्वास किया गया है और 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2011 के अनुमान संशोधित किए गए हैं।

(xix). जैसाकि पहले बताया गया है, प्रारंभिक व्ययों और अपफ्रंट भुगतान के कैंपेन के अधीन सीआईटीपीएल द्वारा सुविचारित राशि परियोजना अवधि रु0 10 करोड़ के अपफ्रंट प्रशुल्क और रु0 6.17 करोड़ के लीजहोल्ड प्रीमियम के प्रभाजन से संबंधित है। तथापि, सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित वार्षिकीकृत प्रभाजन आंकड़े की गणना में त्रुटि प्रतीत होती है। रु0 16.17 करोड़ की राशि को 30 वर्षों की परियोजना अवधि में प्रभाजित किया गया है जो रु0 53.90 लाख प्रतिवर्ष परिगणित होता है, जो वर्ष 2010 और 2011 के लिए सुविचारित किया गया है।

(xx). नियोजित पूंजी:

(क). जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, वर्ष 2010 के लिए समायोजित ओपनिंग सकल प्रखंड रु0 55205.24 लाख है। सीआईटीपीएल ने, अगस्त 2010 के अपने अधुनातित प्रस्ताव में, सकल प्रखंड के प्रस्तावित संवर्धनों में संयंत्र एवं मशीनरी के लिए रु0 2373 लाख, आईटी संस्थापना के लिए रु0 236 लाख और वर्ष 2010 के लिए सिविल कार्यों हेतु रु0 4816 लाख और वर्ष 2011 के लिए सिविल कार्यों हेतु रु0 2505 लाख शामिल किए हैं। सीआईटीपीएल ने अपने अधुनातित प्रस्ताव में प्रस्तावित संवर्धनों के ब्योरे प्रेषित नहीं किए हैं। तथापि, इस मामले की कार्यवाही के दौरान, सीआईटीपीएल ने उल्लेख किया है कि उसके मूल प्रस्ताव दिनांक 5 मार्च 2009 में उसके द्वारा प्रस्तावित रु0 1275 लाख का अतिरिक्त निवेश रिक्लेम किए गए क्षेत्र के विकास से संबंधित है। जैसाकि पहले बताया गया है, रिक्लेम किया गया क्षेत्र सीआईटीपीएल को अप्रैल 2010 में हस्तांतरित कर दिया जाना चाहिए। यह विचार करते हुए कि रिक्लेमेशन क्षेत्र के विकास के लिए कुछ समय लगेगा, यह उम्मीद करना उपयुक्त होगा कि विकसित क्षेत्र का वास्तविक उपयोग वर्ष 2011 में ही होगा। तदनुसार, वर्ष 2010 में प्रस्तावित रु0 1275 लाख का निवेश वर्ष 2011 में स्थानांतरित किया गया है। अधुनातित प्रस्ताव में प्रस्तावित सकल प्रखंड में संवर्धनों की अन्य मदों के लिए ब्योरो और औचित्य के अभाव में, वे इस विश्लेषण में सुविचारित नहीं किए गए हैं। वर्ष 2010 और 2011 के लिए निवल प्रखंड, तदनुसार, रु0 57724 लाख और रु0 56474 लाख के विपरीत क्रमशः रु0 51829.77 लाख और रु0 49682.07 लाख परिगणित किया है।

(ख). कार्यगत पूंजी:

सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः रु0 6893 लाख और रु0 9175 लाख की अनुमानित कार्यगत पूंजी का अनुमान लगाया है। सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित कार्यगत पूंजी की प्रत्येक मद निम्नलिखित अनुच्छेदों में विश्लेषित की गई है:

- (i) सीआईटीपीएल ने लागत विवरण में विचाराधीन वर्षों में से किसी वर्ष के लिए विविध देनदारियों पर विचार नहीं किया है। तथापि, सीआईटीपीएल ने अनुमानित रोकड़ शेष के अधीन 'भूमि किराया' के लिए वर्ष 2010 एवं 2011 हेतु क्रमशः रु0 729 लाख और रु0 940 लाख की राशि पर विचार किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, लाइसेंस करार के अनुसार प्राइवेट परिचालकों द्वारा किए जाने वाले पूर्वभुगतानों और अग्रिम को उस सीमा तक विविध देनदारियों के लिए एक सीमा के रूप में स्वीकार किया जाएगा जिसमें वे पास-थ्रू के रूप में अन्यथा स्वीकार्य होंगे। इस मामले में, एलए एक वर्ष के पट्टा प्रभारों के भुगतान और अग्रिम मार्गाधिकार प्रभारों के लिए दिया गया है। तदनुसार, वर्ष 2011 और 2012 से संबंधित भूमि पट्टा प्रभारों और मार्गाधिकार प्रभारों को वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः विविध देनदारियों के रूप में स्वीकार किया गया है।
- (ii) सीआईटीपीएल ने केपिटल पुर्जों के लिए वर्ष 2010 और 2011 हेतु रु0 24 लाख प्रत्येक पर विचार किया है। इसने वर्ष 2010 और 2011 की वस्तुसूची की अन्य मदों के लिए समान राशि पर भी विचार किया है जो तत्संबंधी वर्षों के लिए कुल रु0 48 लाख है। इस मद पर विचार करने का आधार नहीं बताया गया है। हालांकि सीआईटीपीएल सितम्बर 2009 से परिचालन में है, परन्तु केपिटल पुर्जों और अन्य भंडारों पर विचार करने का आधार अधुनातित प्रस्ताव में प्रेषित नहीं किया गया है।

लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा प्रेषित लगभग 3 माह के लिए वर्ष 2009 के हिस्से के लिए भंडारों का वास्तविक उपभोग रु0 26.62 लाख बताया गया है। आनुपातिक आधार पर, भंडारों का वार्षिक उपभोग रु0 106.48 लाख परिगणित होता है और 6 महीनों का औसत भंडार उपभोग, प्रतिमानकों के अनुसा, रु0 53.24 लाख परिगणित होता है। चूंकि केपिटल

पुर्जों और भंडारों की अन्य मदों के लिए सीआईटीपीएल का अनुमान रु0 53.24 लाख की सीमा के भीतर है, इसलिए वर्ष 2010 और 2011 के लिए सीआईटीपीएल का अनुमान बिना किसी संशोधन के सुविचारित किए गए हैं।

- (iii) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः रु0 6846 लाख और रु0 9128 लाख के रोकड़ शेष का अनुमान लगाया है जिसमें अनुवर्ती वर्षों के लिए रु0 729 लाख और रु0 940 लाख का भूमि किराया शामिल है। रोकड़ शेष में भूमि किराये का भाग दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए विविध देनदारियों के अधीन हमारे द्वारा सुविचारित किया गया है, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है।

सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 के लिए इसके द्वारा सुविचारित क्रमशः रु0 6117 लाख और रु0 8188 लाख के रोकड़ शेष के शेष भाग के अनुमान के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं। लागत विवरण में दिए गए संकेत से यह प्रकट होता है कि राशियां निष्पादन गारंटी से संबंधित हैं। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.9 रोकड़ शेष को एक महीने के रोकड़ व्ययों तक सीमित करता है। जब रोकड़ शेष के अनुमान में निष्पादन गारंटी पर विचार करने के कारण भेजने के लिए कहा गया था तब प्रतिसाद में सीआईटीपीएल ने स्थिति स्पष्ट नहीं की थी। सीआईटीपीएल द्वारा अनुमानित रोकड़ शेष प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमान के अनुसार है।

- (iv) सीआईटीपीएल ने वर्ष 2010 और 2011 के लिए मौजूदा देयताओं हेतु किसी राशि का अनुमान नहीं लगाया है। व्यवसाय परिचालन में शून्य मौजूदा देयता का परिदृश्य वास्तविकता से परे प्रतीत होता है, विशेष रूप से जब परिचालक ने लागत विवरण में वर्ष 2009 के अंत में रु0 834 लाख की सीमा तक वास्तविक मौजूदा देयताएं दर्शाई थीं। इसलिए, रु0 834 लाख की राशि वर्ष 2010 और 2011 के लिए एकसमान रूप से सुविचारित की गई है।

- (v) इस प्रकार, वर्ष 2010 और 2011 के लिए संशोधित निवल कार्यगत पूंजी वर्ष 2010 और 2011 के लिए सीआईटीपीएल के रु0 6893 लाख और रु0 9175 लाख के अनुमानों के विपरीत क्रमशः रु0 586.73 लाख और रु0 638.67 लाख परिगणित होता है।

- (ग). वर्ष 2010 और 2011 के लिए नियोजित पूंजी की स्थिति वर्ष 2010 और 2011 के लिए सीआईटीपीएल के अनुमानों क्रमशः रु0 64627 लाख और रु0 65649 लाख के विपरीत रु0 52416.50 लाख और रु0 50320.74 लाख परिगणित होती

- (xxi). जैसाकि पहले बताया गया है, एलए में यथा परिकल्पित टर्मिनल की क्षमता 8 लाख टीईयू प्रतिवर्ष है। क्षमता मूल्यांकित करने के लिए अंगीकृत पद्धति स्पष्ट नहीं है और 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उपलब्ध सूत्र के आलोक में कम दिखाया गया प्रतीत होता है।

सीआईटीपीएल ने 3 सं. घाट क्रने उपलब्ध करवाई हैं जोकि एलए के अनुसार न्यूनतम आवश्यकता है। इसने 2 लाख टीईयू प्रतिवर्ष पर प्रत्येक घाट क्रने की क्षमता पर विचार करते हुए 6 लाख टीईयू प्रतिवर्ष पर टर्मिनल की क्षमता पर विचार किया है। प्रत्येक घाट क्रने की क्षमता, 70 प्रतिशत उपयोगिता का सूत्र लागू करते हुए, 199,290 टीईयू प्रति घाट क्रने परिगणित होती है। इस क्षमता को लेखा में लेते हुए और वर्ष 2010 के लिए 337,500 और वर्ष 2011 के लिए 450,000 टीईयू की अनुमानित यातायात मात्रा पर विचार करते हुए, क्षमता उपयोगिता वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः 56 प्रतिशत और 75 प्रतिशत परिगणित होता है। अन्यथा भी, जैसाकि पूर्ववर्ती विश्लेषण में उल्लिखित किया गया है, प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, निजी परिचालक पूरे आरओसीई के लिए पात्र है यदि उसके द्वारा किया गया निवेश एलए के अनुसार है।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के आलोक में, वर्ष 2010-11 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले मामलों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत 16 प्रतिशत का पूरा आरओसीई इस मामले में स्वीकृत किया गया है। संशोधित नियोजित पूंजी पर आरओसीई वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः रु0 8386.64 लाख और रु0 8051.32 लाख परिगणित होता है।

- (xxii). चर्चा के अधीन, लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-I रूप में संशोधित किया गया है। इस विवरण में प्रदर्शित निवल अधिशेष/घाटा स्थिति नीचे दी गई तालिका में सारबद्ध की गई है:



(रु० लाखों में)			
विवरण	2010	2011	Total
परिचालन आय	10,265.80	13,897.70	24,163.50
निवल अधिशेष/(घाटा) प्रतिलाभ से पहले	2251.13	5448.76	7699.89
नियोजित पूंजी	52,416.50	50,320.74	-
नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ	8,386.64	8051.32	16437.96
निवल अधिशेष/(घाटा) प्रतिलाभ के बाद	(6,135.51)	(2,602.56)	(8,738.07)
निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत के रूप में	-59.77%	-18.73%	-
औसत अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-36.16%		-

(xxiii). जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, परिचालक को कोई अनावश्यक लाभ नहीं होगा यदि मौजूदा प्रशुल्क को 2011 तक जारी रखने की अनुमति दी जाती है। दूसरी तरफ, ऐसी व्यवस्था से परिचालक को ज्यादा मेहनत नहीं करनी होगी। हालांकि परिणाम उच्च घाटा दर्शाते हैं, परन्तु परिचालक को कोई परिचालनात्मक घाटा नहीं होगा। 16 प्रतिशत के अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ की बजाय, परिचालक वर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः 4.29 प्रतिशत और 10.83 प्रतिशत की दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अर्जित करेगा।

मौजूदा प्रशुल्क को जारी रखने का सीआईटीपीएल का प्रस्ताव इस एहसास के कारण है कि इसके व्यवसाय परिचालन को परिचालन विशेषतः मात्रा निर्माण के चरण में के प्रारंभिक वर्षों में प्रतिलाभ की पूरी दर अर्जित करने की जरूरत नहीं होगी। इसके अलावा, वर्ष 2011 में उन्नत क्षमता उपयोगिता की स्थिति में, यदि कोई हो, परिचालक इस स्थिति में होगा कि वह 16 प्रतिशत के स्वीकार्य स्तर के करीब प्रतिलाभ अर्जित करने की स्थिति में होगा।

जैसाकि पहले बताया गया है, सीआईटीपीएल ने इस प्राधिकरण से मौजूदा प्रशुल्क को एक और वर्ष के लिए जारी रखने का अनुरोध किया है। लाइसेंसदाता पत्तन सीएचपीटी को मौजूदा प्रशुल्क एक और वर्ष के लिए जारी रखने पर कोई आपत्ति नहीं है। इस मामले में परामर्श किए गए उपयोक्ताओं द्वारा अभिव्यक्त सामान्य विचार भी इस स्थिति का समर्थन करता है। चूंकि समग्र वर्ष 2011 के लिए वित्तीय/लागत स्थिति का विश्लेषण किया गया है, इसलिए यह प्राधिकरण सीआईटीपीएल को मौजूदा प्रशुल्क को 31 दिसम्बर 2011 तक जारी रखने की अनुमति देने के लिए प्रवृत्त है। 30 सितम्बर 2010 को समाप्त हो रही मौजूदा प्रशुल्क की वैधता संदर्भित मामले पर पारित आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित किया माना गया है।

(xxiv). मार्च 2005 का प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करता है कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के तलचिह्न से जुड़ा होगा। शर्तों के रूप में दरमान में उत्पादकता पैरामीटर शामिल करने के लिए सीआईटीपीएल को सुझाव दिए जाने पर, सीआईटीपीएल 20 फेरे प्रति घंटा की दर से घाट क्रेन की तलचिह्न उत्पादकता दर्शाने की शर्त शामिल करने के लिए सहमत है। इस संबंध में शर्त सीआईटीपीएल के दरमान में उपयुक्ततः समावेशित की गई है।

14.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण आदेश दिनांक 15 मई 2009 द्वारा आदेशित मौजूदा प्रशुल्क को 31 दिसम्बर 2011 तक की अवधि के लिए जारी रखे जाने के लिए अनुमति प्रदान करता है। उसके पश्चात, दरमान की वैधता स्वतः समाप्त हो जाएगी जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से अन्यथा विस्तारित नहीं किया जाता है।

14.2. सीआईटीपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2010 के बाद पारित आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित किया गया माना गया है।

14.3. निम्नलिखित शर्त सीआईटीपीएल के मौजूदा दरमान के अध्याय-2 (सामान्य) में क्रमांक सं. 2.11 के बाद क्रमांक 2.12 में निर्धारित की गई है:

"2.12. उत्पादकता के स्तर का तलचिह्न खंड 3.1.1, 3.2.1 और 3.3.1 में यथा उल्लिखित घाट क्रेनों द्वारा एफसीएल, एलसीएल और आईसीडी आयात और निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए 20 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन होगा।"

14.4. सीआईटीपीएल को तत्संबंधी लेखांकन वर्ष की समाप्ति के 60 दिनों के भीतर सीएचपीटी अपने वार्षिक लेखों और निष्पादन रिपोर्ट के माध्यम से इस प्राधिकरण को प्रेषित करना होगा। यदि सीआईटीपीएल विनिर्दिष्ट समय सीमा के भीतर ऐसी सूचना उपलब्ध करवाने में विफल रहता है तो सीएचपीटी सीआईटीपीएल के विरुद्ध उपयुक्त कार्रवाई शुरू कर सकता है।

14.5. सीआईटीपीएल को उसके द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर मौजूदा प्रशुल्क को जारी रखने की अनुमति दी गई है। यदि इस प्राधिकरण को प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, किसी भी समय, ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न हो अथवा इसमें स्वीकृत अनुमानों से विपथन है, तो यह प्राधिकरण सीआईटीपीएल से अपेक्षा करता है कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए समय से पहले प्रस्ताव दाखिल करे और ऐसी भिन्नताओं के लेखा पर प्रोद्भूत लाभ को पूरी तरह समायोजित करे।

14.6. इस संबंध में, सीआईटीपीएल से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही अर्थात् प्रत्येक वर्ष के 30 जून, 30 सितम्बर, 31 दिसम्बर और 31 मार्च को समाप्त अवधि के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की एक रिपोर्ट प्रेषित की जाए। ऐसी रिपोर्ट उसी प्रारूप में दाखिल करनी होगी जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करते समय विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी बताएं। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के लिए वास्तविकताओं और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत की भिन्नता पाई जाती है तो टीएमपी सीआईटीपीएल को अनुसूचित समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है। यदि सीआईटीपीएल टीएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो प्रशुल्क की समीक्षा के लिए यह प्राधिकरण अपनी ओर से कार्यवाही शुरू करेगा।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

संयुक्त इलेक्ट्रिकल एंड सिविल (सीआईटीपीएल) के लिए वार्षिक लागत विवरण

अनुमानित

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक अंकवर्ष 2009 (22.9.09 से 31.12.09)	सीआईटीपीएल द्वारा प्रेषित अनुमान 24 अगस्त 2010		टीएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान	
			2010	2011	2010	2011
1	2	3	4	5	6	7
I	आवकिया (टैक्स नै)	20100	887900	450000	887,900	450,000
I	प्रमुख परिचालन आवक					
(i)	कंटेनर प्रशसन आवक	476	10266	13896	10,265.80	13,897.70
(ii)	योग्य प्रशसन आवक					
(iii)	फोटो संचालित आवक					
(iv)	अन्य					
	जोड़ (I से IV)	476	10,266	13,896	10,265.80	13,897.70
II	परिचालन लागत (मुद्रास्फीय अतिरिक्त)					
(i)	परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर	68	556	582	556.00	576.72
(ii)	अनुमान लेबर	7	70	81	70.00	80.70
(iii)	उपकरण चालन लागत	96	2266	2697	1,565.75	1,563.76
(iv)	अनुमान निरक्षण	0	0	0	-	-
(v)	पेंट/पेंट/सज्जस किस्सेदार	0	6117	8188	-	-
(vi)	उपकरण किराया	77	581	915	600.91	823.51
(vii)	रिवाज कर के अनुसार देय चट्टा किराये	232	692	727	911.52	966.13
(viii)	बीमा	10	652	685	272.69	272.69
(ix)	अन्य व्यय	27	204	276	120.89	162.63
(x)	सकनीकी सेवा शुल्क	0	0	0	-	-
	जोड़ (I से x)	512	11,138	14,155	3,897.66	4,266.14
III	मुद्रास्फीय	713	3431	3765	3,211.58	3,568.81
IV	उपरिस्थाय					
(i)	प्रधान और प्रशासन उपस्थाय	62	375	382	375.00	380.00
(ii)	सामान्य उपस्थाय	106	367	384	364.33	380.10
(iii)	प्राथमिक व्यय और अपघटन मुद्रास्फीय चालन लागत	54	186	151	53.90	53.90
(iv)	अन्य	0	0	0	-	-
	जोड़ (I से IV)	228	879	896	795.23	814.00
V	परिचालन अतिरिक्त (नोट) (i) - (iv) - (xii) - (xiii)	(9796)	(6,583)	(4,919)	2,251.13	5,648.76

1	2	3	4	5	6	7
VI	नित और विविध व्यय (एकपक्षी)					
(i)	परिचालन व्यय की बिली पर लग	0	0	0	-	-
(ii)	रिचार्ज कर के अनुसार प्रति-योग्य घट-घात टर्मिनल शुल्क (... पर घटा घात)	0	0	0	-	-
(iii)	घात के साथ अन्य	2	0	0	-	-
	जोड़	1	-	-	-	-
VII	नित और विविध व्यय (एकपक्षी)					
(i)	भविष्य निधि का अदादान	0	0	0	-	-
(ii)	विदेशी मुद्रा अर्थात् के भुगतान पर नुकसान, यदि कोई हो	0	0	0	-	-
(iii)	परिचालन व्यय की बिली पर नुकसान	0	0	0	-	-
(iv)	घात के साथ अन्य	79	0	0	-	-
	जोड़	79	-	-	-	-
VIII	एकपक्षी घटा घात (vi) - (vii)	(79)	-	-	-	-
IX	आवक और टैक्स से पहले अतिरिक्त (VI) + (VIII)	(1,052)	(5,143)	(4,918)	2,251.13	5,648.76
X	निर्वाचित पूंजी	55205	64627	65649	52,416.50	50,320.74
XI	आवक और टैक्स - अधिकतम स्वीकृत योग्य (15% / 6.95% / 0%)	2,444	10,340	10,504	8,386.64	8,051.32
XII	समस्त उपयोगिता	9.08%	75.00%	100.00%	42.19%	54.25%
XIII	समस्त उपयोगिता के लिए समायोजित आवक और टैक्स	2444	10,340	10,504	8,386.64	8,051.32
XIV	निर्वाचित अतिरिक्त / (घात) (IX) - (XIII)	(8,406)	(15,529)	(15,621)	(6,135.51)	(2,402.56)
XV	नित अतिरिक्त / (घात) परिचालन आवक के अतिरिक्त रूप में (XIV) + (X)	-734%	-151%	-111%	-59.77%	-18.79%
	औसत अतिरिक्त / (घात) परिचालन आवक के अतिरिक्त रूप में	-734%	-151%	-111%	-59.77%	-18.79%

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 28th January, 2011

**No. TAMP/10/2009-CITPL.**—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Chennai International Terminals Private Limited for fixation of tariff for its container terminal at the Chennai Port Trust, as in the order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****Case No. TAMP/10/2009-CITPL**

The Chennai International Terminal Private Limited ....

**Applicant****ORDER**

(Passed on this 3rd day of November, 2010)

This case relates a proposal filed by the Chennai International Terminals Pvt. Ltd., (CITPL) at Chennai Port Trust (ChPT) for fixation of its tariff.

2. The CITPL is a Special Purpose Vehicle (SPV) Company which has entered into a License Agreement (LA) with ChPT on 7 March 2007 for development of a second container terminal at Chennai Port on BOT basis for a period of 30 years. The construction period is 24 months from 7 March 2007.

3. The salient features of the project described by the CITPL in its proposal are summarized below:

- (i). Construction of three berths as a common user facility with a total quay length of 832 m. with a basin depth of 15.5 m.
- (ii). Development of container yard in the open space of 3,50,000 sq. m.
- (iii). Providing container handling equipment at the terminal which inter-alia, includes 3 Quay Cranes, 10 Rubber Tyred Gantry Cranes and 6 Reach Stackers.
- (iv). Rail siding facility in terminal to provide direct linkages to Inland Container Depots (ICDs) and eventually for local movement of cargo seamlessly.
- (v). The capacity of the terminal is assessed at 8,00,000 TEUs per annum as per LA.

[However, in the cost statement (Form – 2A) the assessed capacity is given as 4,50,000 TEUs per annum].

- (vi). The total project cost to be incurred during the next three years (2010 to 2012) to provide minimum facilities as per the Licence Agreement and few additional equipment is estimated at Rs.600 Crores. The break-up of project cost is as given below:

Particulars	Amount (Rs. in lakhs)
Plant & Machinery cost	17,788
Civil Construction cost	39,257
IT Software & Office Equipment	840
Total Project Cost	57,885

- (vii). The project implementation schedule is as given below:

Details	Expected dates
Soft launch of commercial operations with 400 meter of quay line	30 April 2009
Commencement of Rail Operations	1 May 2009
Commencement of Full Scale Operations with 832 meter of quay line	31 July 2009

- (viii). The annual Minimum Guaranteed Throughput (MGT) shall be as follows:

1 <sup>st</sup> Operating Year	1,50,000 TEUs
2 <sup>nd</sup> Operating Year	2,75,000 TEUs
3 <sup>rd</sup> Operating Year	5,00,000 TEUs
4 <sup>th</sup> Operating Year to the end of Licence Period	5,00,000 TEUs

- (ix). The Licensee is required to pay one time upfront fee amounting to Rs.10 Crores.
- (x). The revenue share is at 45.801%. Clause No. 12.13 of the LA entered between the CITPL and ChPT specifies that as per the Government policy revenue sharing is not to be factored into as expense of the CITPL for fixation / revision of its tariff by this Authority.

4. The main points made by the CITPL in its initial proposal dated 5 March 2009 relating to tariff fixation are summarized below:

- (i). The CITPL has estimated a throughput of 3,37,517 TEUs, 4,50,023 TEUs and 4,50,023 TEUs for the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 respectively. The current global meltdown makes the situation absolutely uncertain. There is greater uncertainty about foreign exchange rate, expenses, throughput and income. CITPL has gone by past trends of growth of throughput and made projections for operations as no other model for simulating future is available.

The actual performance on all parameters may turn out to be quite different and subdued. Should such a situation arise, it is hoped that TAMP will permit CITPL to put up proposal for revision of tariff as soon as the trends of business drop is available even if it means revision is ahead of schedule.

- (ii). The points made by CITPL regarding royalty / revenue share are summarized as follows:

- (a). Royalty / Revenue share is not considered as cost in the financial statements. Since royalty / revenue share is payable to the ChPT there will be further increase in deficit.

Any deficit of income over expenditure and permitted ROCE means that the ROCE permitted to the operator as return on its capital is partly utilized for meeting the royalty payment to the port. Interest on debt will also have to be met out of ROCE.

- (b). In the case CITPL royalty / revenue share will not be admissible as an item of cost as per the policy decision of the Government. But the competing ports at Tuticorin or NSICT or CCTL get the advantage of pass through of revenue share/ royalty for fixation of tariff. Mere fact that the License Agreements for these ports were executed prior to July 2003 does not change the position that two sets of considerations are applicable for fixing tariff in CITPL and other competing ports. Unless the tariff is fixed considering the revenue share as an admissible item of cost, the BOT operator will be put to considerable loss. Natural justice calls for uniform application of rule in all the ports irrespective of the date of signing of the LA. CITPL should also be permitted pass through of revenue share as an item of cost atleast to the extent of deficit.

- (c). The CITPL keeps making losses for the next four years and the carry forward losses are wiped out only in the 7<sup>th</sup> year of commercial production (after 1/3<sup>rd</sup> of the Licence period is over). Still it does not propose higher tariff. CITPL does not even propose the tariff justifiable under the tariff guidelines because the tariff at the competing terminal is lower, since it has the benefit of pass through of a part of revenue share which CITPL

does not. This is the fit case for considering the pass through of royalty / revenue share at least to protect ROCE of 16%.

- (iii). The estimated financial position based on the projected income, expenses (without revenue share payable to the ChPT) and maximum permissible ROCE for the years 2009-10 to 2011-12 is given below:

(Rs. in Lakhs)

Year Ending	March 2010	March 2011	March 2012
Estimated Container Traffic (In TEUs)	337517	450023	450023
Income (estimated at the proposed tariff level)	12,737	17,052	17,083
Operating Expenses (excluding Revenue share)	4,911	5,851	6,602
Revenue share	5,834	7,810	7,824
Depreciation	3,245	3,540	3,432
Overhead	877	893	923
ROCE	9,849	9,837	9,271
Surplus / Deficit*	(11,979)	(10,880)	(10,969)
Surplus / Deficit as % of income	-94%	-64%	-64%
Average for 3 years	-74%		

[The above position reported by the CITPL includes Revenue Share as passthrough]

- (iv). As per Clause 2.12 of the guidelines of March 2005, the tariff to be allowed by TAMP initially for a period of one year will not exceed the existing tariff level at the same port or nearby port for comparable facilities unless it is established that adopting the existing tariff will cause hardship to the operator in view of a higher level of investments made.

In the case of CITPL, adoption of existing rate fixed for CCTL as final rate will cause tremendous hardship to CITPL as can be seen from the following table. Based on the projected income, expenses (without revenue share) and maximum ROCE, the operations for the three year period would result in deficit at the CCTL tariff for all services except transportation of containers to any other rail-head or container terminal within ChPT premises:

Year Ending	March 2010	March 2011	March 2012
Estimated Container Traffic (In TEUs)	337517	450023	450023
Income (estimated by adopting CCTL tariff)	10914	14706	19407
Operating Expenses	4653	5517	6263
Depreciation	3,245	3588	3545
Overhead	878	892	919
ROCE	10031	10246	10008
Surplus / Deficit*	(7893)	(5538)	(1328)
Surplus / Deficit as % of income	-72%	-38%	-7%
Average for 3 years	(-) 39%		

The CITPL has stated that it is a fit case for consideration and award of appropriate tariff based on the TAMP guidelines.

- (v). The rate for rail siding activity is taken at the rate applicable to nearby port (vizag) as the services proposed are akin to the services available there.

- (vi). TAMP guideline requires that the tariff proposal for a new facility will be forwarded to TAMP atleast 3 months prior to the expected date of commissioning of the facility. Since the facilities are expected to be commissioned partly on 1 May 2009, the submission of the proposal is delayed. The CITPL has mentioned that if TAMP feels that it is possible to grant only the rate applicable at CCTL, it may please so allow. The CITPL, however, requests that it should be awarded final tariff based on the proposal submitted.
- (vii). The CITPL has stated that it has prepared the proposal in accordance with the guidelines of March 2005.

5. The following was the proposal of the CITPL:

- (i). The present tariff prevalent at CCTL to be given to CITPL as an interim tariff to enable start of the operations from 1 May 2009.
- (ii). Thereafter, the final tariff based on CITPL's projections to be accorded after TAMP's due process of tariff fixation.

6.1. The CITPL proposal was registered as a tariff case and in accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal from the CITPL was forwarded to ChPT and to the concerned users/ user organisations for their comments.

6.2. A copy each of the comments received from the users / user organizations was forwarded to CITPL as feed back information. We have not received response of the CITPL on the comments of the users till finalisation of this case.

7.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the CITPL was requested to furnish additional information / clarifications on various issues. The CITPL has furnished its reply. The main queries raised by us and the clarifications furnished by the CITPL are tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by us	Reply of CITPL
1.	<b><u>Our letter dated 9.4.2009</u></b>	<b><u>CITPL reply dated 17.4.2009</u></b>
(A).	<b><u>General:</u></b>	
(i).	The CITPL is required to complete construction of the project and commence commercial operations within 24 months (by 6 March 2009) from the date of award of the Licence as stipulated in Article 8.1 of the LA. However, the CIPTL has reported vide its letter dated 5 March 2009 that the project is expected to be commissioned partly on 1 May 2009. State whether the Licensor has granted extension of time to complete the project and commission the facilities fully with a copy of extension letter.	The License agreement (LA) with Chennai Port Trust requires CITPL to complete the construction of the project and commence commercial operations within 24 months (i.e. 30th April 2009 – handover date). CITPL has received extension of time to the extent of 161 days from Chennai Port Trust to complete the project. The date of scheduled completion is now fixed at 8th Oct 2009 instead of 30th April 2009. However, the trial operations to commence from 1st May 2009 with partially completed construction. (CITPL furnished a copy of the letter received from ChPT dated 17.4.09 in this regard).
(ii).	The proposal filed by the CITPL appears to be for approval of tariff based on its estimated cost of operations and the investment level for the three year period from 2009-10 to 2011-12. However, while indicating its decision to peg its tariff at the level prevailing at the CCTL as an interim measure in view of the reported meltdown in the economy, the CITPL has also stated that the adoption of existing tariff of CCTL as	CITPL has submitted proposal for interim tariff based on CCTL rates and for final tariff based on estimated cost of operations and investments to be approved by TAMP after one year of operation. Despite the fact that interim tariff as applicable to CCTL leads to loss, CITPL's proposal is for interim rates as awarded to CCTL. CITPL notes that Clause 2.12 does not make a mention of interim tariff. Reference to Clause 2.12 may kindly be treated for allowing initial tariff to CITPL at the

	final tariff will cause hardship to CITPL and has furnished financials to establish the stated position. At some other place, it is mentioned that if TAMP feels it is possible to allow only the CCTL rate, it can be allowed so. The CITPL to clarify the position and categorically state what its proposal is. It may be noted that Clause 2.12 of the tariff guidelines does not make any mention about interim tariff.	existing tariff level at the same port.
(iii). (a).	The tariff guidelines of March 2005 stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The operational strategies and work-plan to the LA states that the CITPL aims to achieve high productivity levels. However, the CITPL has not indicated anything about productivity levels to be maintained for various operations / services. Benchmark levels of productivity to be indicated and incentive for better performance of the terminal and disincentive for performance below benchmark levels to be proposed. The productivity parameters should be included in the Scale of Rates as conditionalities governing the respective tariff items.	The following may kindly be incorporated under General Conditionalities of Scale of Rates at sl. No. (xi) as the benchmark for the level of productivity:  2. General  (xi) <i>"The benchmark of the level of productivity will be 20 moves per hour per crane in the year 2010 for handling of FCL, LCL and ICD import and export containers by quay cranes as mentioned at Section 4.1.1, 4.2.1 and 4.3.1."</i>
(b).	If CITPL adopts the existing Scale of Rates approved for CCTL in the interim, it may be confirmed whether the productivity levels will be at par with that of the CCTL. The at par productivity levels may be specified as conditionalities governing the respective tariff items.	The productivity level specified is at par with CCTL. But only one year productivity level is presently specified because the interim tariff is requested for one year only.
(iv).	Article 9.74. of the LA envisages levy of infrastructure cess by the CITPL on the cargo handled by it and remit the proceeds to the ChPT for infrastructure development. The said Article further stipulates automatic enhancement of Scale of Rates of CITPL equal to the amount of cess. It may be noted that such an arrangement, if any, will not be in accordance with the tariff setting arrangement envisaged by the statute in its present form and the revised tariff guidelines.	CITPL shall advice ChPT in the regard.
(v).	The CITPL has proposed to commence its operations partly from 1 May 2009. It is not clear whether the cost estimates furnished in the cost statement for the financial year 2009-10 is for a period of 11 months.	The cost estimates are for a period of 12 months. Similarly the income is also for 12 months. CITPL will be incurring loss whether it takes 11 or 12 months operation, CITPL therefore requests consideration of proposal in its current form.
<b>B.</b>	<b>Financial / Cost Statements:</b>	
<b>1.</b>	<b>Capacity:</b> The project Information Memorandum (PIM) attached to the tariff proposal of	

	CITPL states that the capacity of the container terminal is 8,00,000 TEUs. Appendix – 1 to the Licence Agreement confirms this position. As stipulated in para 11.3 of Appendix – 11, the CITPL will build up the capacity of the container terminal in phases through gradual build up of container handling equipment. In this context, CITPL to furnish / clarify the following:	
(i).	(a). Furnish workings for the capacity of the container terminal assessed at 8,00,000 TEUs.	Capacity of the container terminal based on the guidelines prescribed by TAMP in February 2008 is furnished. While so doing the critical component of capacity is found to be QCs and capacity of 200,000 TEUs per QC is assumed.
	(b). The capacity of the container terminal to be operated by the CITPL at the ChPT may be determined based on the method of determining optimum capacity of a container terminal provided in the guidelines for fixation of upfront tariff notified by this Authority in February 2008.	CITPL has calculated terminal capacity as per the formula prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines. Quay capacity is calculated at 9,40,000 TEUs considering 8 no. of QCs on notional basis and yard capacity at 35,40,000 TEUs considering the yard area of 30 Hectares.
(ii).	The capital employed figures furnished show that full investment will be made within the years under consideration. This does not appear to be in accordance with the obligations under the provisions of LA for build up of the capacity in phases.	Major part of investments goes in civil construction and will need to be incurred prior to commissioning of the project. Similarly most of the equipment required under license agreement will also be needed mostly at the start of the operation. The equipment beyond provisions of licence agreement needed for handling future growth of container traffic is proposed to be acquired on hire.
(iii).	The basis for considering the capacity of the terminal at 4,50,000 TEUs per annum for the purpose of calculation of return as against the assessed capacity of 8,00,000 TEUs for all the years under consideration to be explained.	In Form 2A Serial IV, Capacity is assessed at 600,000 TEUs and the same figure is used to calculate the capacity utilization at Form 2A serial V. The same figure has been consistently repeated in Form 3A. The capacity is retained at 600,000 TEUs because only three Quay Cranes will be operating during the period. (However in the cost statement submitted on 9 April 2009, the capacity is reported at 4,50,000 TEUs only).
2.	<b>Traffic:</b> With reference to traffic projections, furnish the following: (i). CITPL has stated that it has gone by the past trends of growth in traffic and made projections for future. In this context and in the context of the assessed capacity of the terminal at 8,00,000 TEUs per annum, the estimates of traffic at lower levels for all the years under consideration to be justified.	The assessed capacity of 800,000 TEUs will be reached in the year 2012-13 based on past trend of traffic growth in South India. While projecting for traffic growth at the estimated levels, CITPL expects that traffic growth will continue to be robust. But the present slowdown of economy and the gloom in the market has already resulted in decrease of about 18% in container traffic at ChPT and about 30% in JNPT and hence even the present estimates appear highly optimistic and if the trade scenario does not change fast for better, CITPL may not be able to achieve the estimated traffic also.



	(ii). The CITPL has furnished the traffic estimates of loaded containers, empty containers and reefer containers in respect of foreign containers, transshipment containers and coastal containers. Please explain the basis for container mix projected in the total container throughput of the respective category of containers.	The proportion of loaded containers, empty containers and reefer containers in respect of foreign, transshipment and coastal containers are based on actual containers handled at Chennai port in the calendar year 2008, as published by Chennai Port and other statistics.
3.	<b>Operating Income:</b>	
(i).	Note-3 to Form 2B of the formats prescribed for filing of tariff proposal requires the operator to provide detailed computation of income with reference to the estimated traffic. No such computation has been furnished by CITPL. Please furnish detailed computation of income with reference to the estimated traffic at the level of CCTL tariff and at the proposed Scale of Rates for all the years under consideration.	[CITPL has furnished vide letter dated 9 April 2009]
(ii).	The CITPL has proposed rates for handling hazardous containers and over-dimensional containers. However, neither traffic nor income arising out of handling these categories of containers has been estimated.	CITPL does not expect any significant traffic of such containers and their effect on revenue will be negligible. The tariffs for hazardous and over-dimensional containers are included in the Scale of Rates as a matter of abundant precaution to levy charges if called upon to handle such containers.
(iii).	CITPL has estimated storage income for all the years under consideration. Note-1 to Form 2 requires the operator to furnish dwell time analysis for containers. No such analysis has been furnished. CITPL to furnish the dwell time analysis and computation of estimated income on account of the proposed storage charges.	The analysis of dwell time of containers at the terminal is furnished. The analysis is based on the trends of dwell time income as per actual data published at Chennai Port for containers handled in the calendar year 2008. [The analysis of dwell time furnished by CITPL relates to dwell time of containers in the year 2008 at the container terminals at COPT, CCTL, MICT, NSICT, VCTPL and Karachi. The analysis does not pertain to CITPL]
(iv).	The reason for adopting different exchange rates for the years under consideration for estimation of income to be explained. The estimated income arising on account of dollar denominated tariff may be updated with reference to the prevailing exchange rate.	Exchange rate has been assumed to vary in the range of Rs.46.34 and Rs.47.07 per US Dollar in the years under consideration for tariff fixation. The prevailing exchange rate is between Rs.48 and Rs.50. The estimates are based on a long term outlook of the US Dollar vis-à-vis Indian rupee and on the principle of conservatism and request you to consider the same. The variations will not have significant effect because huge amount of capex denominated in dollar will be incurred during this period.
4. (A).	<b>Operating Cost:</b>	
(i).	<u>Operating and Direct Labour Cost and Maintenance Labour Cost:</u>  (a). It appears that the operating and direct labour cost has been considered for full year in 2009-10. Since the operation is going to be commenced from 1 May 2009, the estimated operating and direct labour cost to be	The operating and direct labour cost is taken for full year 2009-10. Even income is taken for the full year. It may be noted that while revenue will be earned for 11 months in the year and the variable operating expenses will be incurred for 11 months, the direct labour are already recruited in the year 2008-09 and have been put into on the job training. As the

	moderated suitably, for the years 2009-10.	resultant change will only increase losses, it is requested that the same figures be continued.
	(b). The basis and justification for considering Rs.3 lakh as average cost per employee for computation of operating and direct labour cost and maintenance labour cost to be furnished.	The basis and justification of average cost per employee at Rs.3 lakhs per annum is furnished in detail. (The details furnished by the CITPL did not correlate with the cost statements furnished by it earlier. Subsequently, the CITPL vide its letter dated 17 April 2009, furnished revised details).
	(c). Applying the average cost of Rs.3 lakh per employee on the number of employees under the category of operating & direct labour and on the number of employees under the category of maintenance labour, the resultant figures do not tally with the estimated operating & direct labour cost and maintenance labour cost.	The detailed working of expenses on operating, direct and maintenance staff given in the Wages sheet of Financial Model is furnished.
	(d). Article 10 of LA provides for absorption of 29 employees by CITPL identified by ChPT as surplus employees. The number of ChPT employees taken over by CITPL and their cost to CITPL, considered in the estimated operating and direct labour cost, to be furnished.	CITPL has not received any information from the 29 employees deemed to be excess under Article 10 of LA. Further, the employees have option either to join CITPL on free will or to continue with Chennai Port Trust. In the absence of any financial information from Chennai Port Trust, the cost of the 29 employees is not included in the Operating Cost. It is requested that the interim tariff order be passed without including it.
(ii).	<b>Equipment running cost:</b> (a). CITPL to furnish detailed working for estimation of power cost for all the years under consideration with justification for the assumed power consumption per TEU. It appears that the estimated power cost includes fixed charges. The element of fixed charges may be brought out in the workings with justification for fixed charges.	CITPL stated that the Assumption Sheet of Financial Model submitted alongwith the proposal gives detailed working of power consumption with break-up as to fixed and variable units. It has also furnished the estimate on power consumption per TEU in the Operating costs.
	(b). Likewise, detailed workings for estimation of fuel cost to be furnished with justification for fuel consumption per TEU considered in the workings.	The CITPL has furnished detailed workings for estimation of fuel cost in the Assumption Sheet of Financial Model submitted alongwith the proposal. CITPL also furnished the estimate on fuel consumption per TEU in the Operating costs.
	(c). The estimated repairs and maintenance cost works out to around 1.55%, 1.55% and 1.57%, respectively of the gross block of assets at the end of the respective years under consideration. CITPL to furnish the estimated repairs and maintenance cost for equipments and civil work separately for each of the year. The estimated repairs and maintenance cost of new equipments may be validated in the light of the fact that such equipments will be covered under guarantee / warranty during the initial period.	The CITPL has furnished the detailed workings for estimation of repairs and maintenance cost in the Assumption Sheet of Financial Model submitted alongwith the proposal. The estimate on repairs and maintenance cost is also included in the details provided. Repairs & Maintenance cost is estimated at 2% and 1% of the capital cost of Mechanical / Electrical equipment and civil structures, respectively.
(iii).	In terms of the Clause 2.8.1. of the tariff guidelines of March 2005, royalty /	Have noted TAMP's comments. However, the reasons for applying partial admissibility of

	revenue share payable to the land lord port in the case of CITPL shall not be allowed as a cost for tariff fixation. Even the LA signed by CITPL with ChPT contains a specific provision at Article 12.13 relating to inadmissibility of revenue share in computation of tariff.	Royalty / Revenue share in the case of CCTL or NSICT as pass through under the prevailing guidelines exist in the case of CITPL also. Hence it is requested that on the grounds of reasonability and not on the basis of guidelines, TAMP may view to grant its admissibility to the extent of protecting ROCE of 16% or the Second Highest Bidder. The calculation of tariff does not include revenue share as an admissible item of expenditure.
(iv).	<u>Equipment hire charges:</u> With reference to the estimated expenditure on account of equipment hire charges, CITPL to furnish / clarify the following:	
	(a). Serial No. VI of Form 3(B) requires the operator to furnish relevant documents to support the estimates of equipment hire charges. No such documents have been furnished. The list of equipments taken on hire / proposed to be taken on hire with cost details supported by documentary evidence for all the years under consideration to be furnished.	LA permits CITPL to hire equipment like Reach Stacker, Prime Movers (Inter-terminal vehicles). Estimated expenses on account of hire charges are based on the tenders floated and contract awarded to the lowest bidder towards hiring of these equipments. The reach stackers 6 Nos. being hired are part of initial minimum equipment to be in place for commencement of commercial operations. The prime movers are proposed to be hired in proportion to the volume of traffic from the year 2010-11 onwards. (CITPL furnished unsigned copies of Letter of Acceptance issued to the contractors for hiring Reachstackers and Prime Movers. It subsequently furnished the signed copy of the Letter of Acceptance in respect of Reachstackers only).
	(b). The reason for around 57.50% increase in the estimate for the year 2010-11 as compared to the estimated hire charges for the year 2009-10 to be furnished.	The reason for increase in hire charges to the extent of 57.50% in 2010-11 is due to hiring of 24 nos. prime movers to cater to the smooth evacuation of goods from / to the terminal.
	(c). As stated earlier, the capital employed figures furnished show that nearly full investment will be made within the years under consideration for providing minimum facilities required as per the LA and few additional equipment to cope up with the projected traffic. That being so, the need to hire equipment to be justified.	The license agreement permits equipment like Reach stackers and prime movers etc. to be hired and hence these are taken on hire. The cost of these equipment are not included in capex.
(v).	<u>Lease Rentals:</u> (a). CITPL to confirm that the estimates of lease rentals are as per the terms of LA.	The estimates of lease rentals are as per LA and the measurements agreed upon with Chennai Port Trust. [ As per Appendix - 3 of LA (In Sq. Mtrs) 1. Total developed Area 43,200 2.(i). Undeveloped Area 1,64,300 (ii). To be reclaimed area 78,000 Total Undeveloped area 2,42,300 3. Addl. Area to be developed by CITPL 72,500 3,58,000

		As per copy of ChPT letter No.MPI/3820/05/E, dated 15.04.2009 produced by CITPL, developed area of 60428.116 Sq. mtrs and undeveloped area of 1,46,721.263 sq. mtrs have been handed over to CITPL on 01.05.2007.
	(b). Furnish detailed computation of the area leased and the rate per sq. meter.	The CITPL has furnished the detailed computation of the lease rent with the basis of calculation is indicated in the Financial Model. The working of the computation of cost and the area leased is furnished. The demand from Chennai Port trust towards land lease charges for the year 2009-10 is also furnished. [ChPT vide its letter dated 15.04.2009 has demanded annual land lease charges of Rs. 842.11 lakhs for the year 2009-10 for both developed and undeveloped area]
	(c). The area under lease considered by CITPL in the cost statement for the year 2009-10 of about 2,80,000 sq. meters includes an additional area of 72,500 sq. meters. This additional area is required to be developed by the Licensee (CITPL) as stipulated in Appendix-3 to the LA. The treatment given in the cost statement towards the cost of development of the additional area to be intimated with workings supported by documentary evidence.	The area of 78,000 sq m (reclaimed area) has to be handed over to CITPL by Chennai Port Trust within a period of six months from the scheduled completion date. Hence, have provided for the cost estimates on land lease charges towards this reclaimed area in the future periods. The civil cost to be incurred on the development of reclaimed area is also included in the capital expenditure for the period 2010-11.
(vi).	<b>Insurance Cost:</b> (a). The estimate of insurance cost for assets to be justified with reference to the actual payment made to the insurance company. A copy of the agreement entered with the insurance company (ies) to be furnished.	The terminal is not yet operational and hence any comparison of the estimate with actual is possible post – commissioning only. The insurance is estimated at 1% of Gross Block in line with the normative basis prescribed by TAMP for up-front fixation of tariff. A suitable tailor made insurance cover for the terminal in compliance with the terms of LA is being negotiated. The amounts indicated in the cost sheet are estimated and the actual cost will be derived on those lines as and when the policy coverage is taken. Present policies are in respect of minor value assets and are no indication of actual cost to be incurred on insurance. (CITPL furnished a copy of insurance policy which shows net premium of Rs.14,70,849/- for the period 23.04.2008 to 22.04.2009 for the sum insured of Rs.16717.49 lakhs)
	(b). CITPL has estimated additional insurance cost for loss of profit. It may be noted that the cost to insuring capital assets will only be considered as an admissible item of cost for tariff fixation.	There is no specific mention in the guidelines prescribed for tariff fixation for exclusion of the premium paid on policy towards Loss of profit and hence have considered the same in the operating cost. Since the loss of profit is inter alia with break- down of machinery and operations, CITPL is of the view that the premium estimated to be paid on loss of profit policies may be permitted as an operating cost and admissible for tariff fixation.

(vii).	<p><b>Other expenses:</b></p> <p>Please list out the items of expenditure considered under "other expenses" with cost thereto. The basis of the estimates may be furnished for all the years under consideration.</p>	<p>The CITPL has furnished break up of other expenses. The other expenses relate to lashing / unlashng charges, transport expenditure of shift staff and reefer cleaning expenses.</p>
4. (B)	<p><b>Overheads:</b></p>	
(i).	<p>CITPL to list out the components of Management &amp; Administration overheads and General Over-heads with the details of estimated expenditure for each component for all the years under consideration.</p>	<p>The CITPL has furnished the break-up of Management &amp; Administration overheads.</p>
(ii).	<p>Details of the Preliminary expenses and upfront payment of Rs.36.61 Crores considered for amortization over the project period to be furnished. It appears that the amount of Rs.36.61 Crores consists of pre-operative expenses towards Plant and Machinery (Rs.14.79 Crores), IT installations (Rs.0.70 Crores) and Civil Works (Rs.21.13 Crores). That being so, the treatment given in the cost statement to the upfront payment of Rs.10 Crores to be explained.</p>	<p>The upfront payment of Rs.10 crores paid to Chennai Port Trust as per terms of LA is amortised over the remaining period of Licence.</p>
4. (C)	<p><b>Depreciation:</b></p>	
	<p>CITPL to furnish detailed workings for the estimated depreciation shown in the work sheet for all the years under consideration bearing in mind clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines. It appears that there is mistake in calculation of depreciation for IT installations.</p> <p>It is seen from the work-sheet that the aggregate of the pre-operative expenses amounting to Rs.36.61 Crores towards Plant &amp; Machinery, IT installations and civil works have been capitalized and considered for Depreciation. When the pre-operative expenses have been separately amortized over the entire project period claiming Depreciation on the same amount does not arise.</p>	<p>The CITPL has furnished the detailed working of depreciation in the Fixed Assets and Depreciation Sheet of the Financial Model as a part of submission of 9<sup>th</sup> April 2009. The pre-operative costs has been capitalized to the fixed asset in proportion of the cost incurred and have depreciated the same over the estimated useful life of the asset as prescribed under Schedule XIV to the Companies Act, 1956 and in terms of the principles coined under the LA. It is true that if the pre-operative expenses are separately amortized over the entire project period, depreciation on the same amount cannot be claimed. It is requested that the amortization of preliminary expenses to the extent of Rs.172 lakh, Rs.166 lakh and Rs.160 lakh during 2009-10, 2010-11 and 2011-12 may be excluded from cost statement.</p> <p>[The details furnished by CITPL contained consolidated workings under three group of assets, viz. Plant &amp; Machinery, Information Technology &amp; Berth &amp; civil cost. However, it did not furnish detailed assetwise depreciation workings]</p>

4. (D).	Capital Employed:																																																																																																					
(i).	Fixed Assets:  (a). The CITPL to list out the individual assets (movable and immovable with cost thereto) considered under capital employed in respect of each of the following class of assets, clearly bringing out the details for the fixed assets at the beginning of the year 2009-10. (i). Plant & Machinery (ii). Buildings, Sheds and other structures (iii). Information Technology (iv). Others.	<p>CITPL furnished the following details:</p> <p style="text-align: right;">Rs. in lakhs</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2010</th><th>2011</th><th>2012</th></tr><tr><td><b>Plant &amp; Machinery</b></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Gross Block</td><td>17066</td><td>17066</td><td>17066</td></tr><tr><td>Additions</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>Depreciation for the year (10.34%)</td><td>1765</td><td>1765</td><td>1765</td></tr><tr><td>Cumulative depreciation</td><td>1765</td><td>3529</td><td>5294</td></tr><tr><td>Net Block</td><td>15301</td><td>13536</td><td>11772</td></tr><tr><td><b>IT Installations</b></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Gross Block</td><td>708</td><td>708</td><td>708</td></tr><tr><td>Additions</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>Depreciation for the year (25%)</td><td>158</td><td>158</td><td>158</td></tr><tr><td>Cumulative depreciation</td><td>158</td><td>317</td><td>475</td></tr><tr><td>Net Block</td><td>550</td><td>392</td><td>233</td></tr><tr><td><b>Building &amp; civil works</b></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Gross Block</td><td>26062</td><td>41592</td><td>44592</td></tr><tr><td>Additions</td><td>15530</td><td>3000</td><td>0</td></tr><tr><td>Depreciation for the year (3.70%)</td><td>1253</td><td>1596</td><td>1652</td></tr><tr><td>Cumulative depreciation</td><td>1253</td><td>2849</td><td>4500</td></tr><tr><td>Net Block</td><td>40339</td><td>41473</td><td>40091</td></tr><tr><td><b>Total Assets</b></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Gross Block</td><td>43836</td><td>59365</td><td>62365</td></tr><tr><td>Additions</td><td>15530</td><td>3000</td><td>0</td></tr><tr><td>Depreciation for the year</td><td>3176</td><td>3519</td><td>3574</td></tr><tr><td>Cumulative depreciation</td><td>3176</td><td>6695</td><td>10269</td></tr><tr><td>Net Block</td><td>56190</td><td>55671</td><td>52097</td></tr></table> <p>It has stated that the additional investment envisaged in the year 2010 at Rs.12.75 crores is towards development of the reclaimed area as mentioned in reply to TAMP's query at 4 (A) (v) (c).</p>	Particulars	2010	2011	2012	<b>Plant &amp; Machinery</b>				Gross Block	17066	17066	17066	Additions	0	0	0	Depreciation for the year (10.34%)	1765	1765	1765	Cumulative depreciation	1765	3529	5294	Net Block	15301	13536	11772	<b>IT Installations</b>				Gross Block	708	708	708	Additions	0	0	0	Depreciation for the year (25%)	158	158	158	Cumulative depreciation	158	317	475	Net Block	550	392	233	<b>Building &amp; civil works</b>				Gross Block	26062	41592	44592	Additions	15530	3000	0	Depreciation for the year (3.70%)	1253	1596	1652	Cumulative depreciation	1253	2849	4500	Net Block	40339	41473	40091	<b>Total Assets</b>				Gross Block	43836	59365	62365	Additions	15530	3000	0	Depreciation for the year	3176	3519	3574	Cumulative depreciation	3176	6695	10269	Net Block	56190	55671	52097
Particulars	2010	2011	2012																																																																																																			
<b>Plant &amp; Machinery</b>																																																																																																						
Gross Block	17066	17066	17066																																																																																																			
Additions	0	0	0																																																																																																			
Depreciation for the year (10.34%)	1765	1765	1765																																																																																																			
Cumulative depreciation	1765	3529	5294																																																																																																			
Net Block	15301	13536	11772																																																																																																			
<b>IT Installations</b>																																																																																																						
Gross Block	708	708	708																																																																																																			
Additions	0	0	0																																																																																																			
Depreciation for the year (25%)	158	158	158																																																																																																			
Cumulative depreciation	158	317	475																																																																																																			
Net Block	550	392	233																																																																																																			
<b>Building &amp; civil works</b>																																																																																																						
Gross Block	26062	41592	44592																																																																																																			
Additions	15530	3000	0																																																																																																			
Depreciation for the year (3.70%)	1253	1596	1652																																																																																																			
Cumulative depreciation	1253	2849	4500																																																																																																			
Net Block	40339	41473	40091																																																																																																			
<b>Total Assets</b>																																																																																																						
Gross Block	43836	59365	62365																																																																																																			
Additions	15530	3000	0																																																																																																			
Depreciation for the year	3176	3519	3574																																																																																																			
Cumulative depreciation	3176	6695	10269																																																																																																			
Net Block	56190	55671	52097																																																																																																			
	(b). (i). It appears that a part of total pre-operative expenses is considered for capitalization for each class of assets. If that is so, the details of total pre-operative expenses and the reason for considering only a share of the total pre-operative expenses in the value of fixed assets may be explained. The treatment given to the remaining pre-operative expenses, if any, in the cost statement to be brought-out.	The entire pre-operative expenses of Rs.4655 lakh has been capitalized for each class of asset in the ratio of the value of class of asset to the total asset.																																																																																																				
	(ii). The pre-operative expenses should be amortized over the entire concession period / remaining period of the project. The estimated capital employed figures and the estimated depreciation to be reviewed and modified accordingly for all the years under consideration.	The pre-operative expenses after amortization are amortized over the remaining Licence period in line with your observation.																																																																																																				
	(c). CITPL to note only completed and commissioned assets alone will be	The CITPL has confirmed that only completed and commissioned assets are counted for																																																																																																				

	counted for capital employed and work-in-progress should be excluded. A confirmation in this regard to be furnished.	capital employed.
	(d). With reference to the estimated expenditure on fixed assets, please furnish documentary evidence in respect of the capital value of various assets already commissioned. The CITPL has envisaged additions to the gross block of civil assets to the tune of Rs. 12.75 Crores in the year 2010-11. Evidence of action taken and status of the assets to be added during 2010-11 to be furnished.	The additional investment envisaged in the year 2010-2011 for Rs.12.75 crores is towards development of the reclaimed area of 72,500 sq. m.
	<p>(e). The minimum investment obligation as per the LA is Rs.300.80 Crores over the first six years till 2012-13 as per the year-wise investment plan set forth in Appendix-13 of the LA.</p> <p>Whereas the capital employed figures show that nearly double of the minimum investment obligation will be made within the years under consideration. In this context, CITPL to clarify the following:</p>	<p>CITPL is investing a higher amount than the amounts envisaged in the LA due the fact that the estimates made in the year 2005 by Chennai Port trust are outdated and irrelevant to current environment. The reasons which can be attributed for higher capital outlay are given below:</p> <p>The investment of Rs.481 crores envisaged in the License agreement was based on estimates in 2005 which have no relevance in year 2009</p> <p>The additional cost in respect of laying rail line inside the terminal was not included in the initial cost estimates of ChPT. The additional cost towards this including the design, laying rail, supervision, cost of labour, cost of completion is estimated at additional cost of Rs.10 crores</p> <p>The estimate of Rs.481 crores by ChPT does not include the preoperative expense which is expected to be Rs.50 crores upto commencement of commercial operations.</p> <p>The proposed capital expenditure of Rs.600 crores is after careful evaluation of the requirements in terms of the LA and the prevailing economic scenario. The CITPL has documentary evidence towards the capital expenditure.</p>
	(i). It is stated in the proposal that the CITPL has estimated an investment of Rs.600 Crores to create the minimum facilities required as per the LA and few additional equipment to cope up with the projected traffic. The minimum facilities required as per the LA and the additional equipment envisaged to be listed out with cost thereto.	<p>Minimum facilities required as per LA is given below:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Construction of Jetty of 832 m length</li> <li>2. Yard Area of 358,000 sq. m.</li> <li>3. Equipment: RMQC : 3 RTGC : 10 RS : 6</li> </ol> <p>And other back up equipment to run the container terminal.</p> <p>Initially, it is proposed to provide all above equipment right at beginning except Reachstackers which is proposed to be taken on hire.</p>

	<p>(ii). The LA requires the operator to achieve the maximum of the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) of 5,00,000 TEUs within the third operating year. It is noteworthy that the CITPL has projected the throughput at 4,50,000 per annum up to the third operating year (2011-12). Conforming to the equipment procurement plan as listed in Appendix-12 and abiding by the year-wise investment plan set forth in Appendix-13 of the LA, the operator is required to invest a sum of Rs.299.90 Crores in the facilities by the year 2011-12 whereas an amount of Rs.600 Crores is proposed to be invested by that period which may cause avoidable burden to the users. In the light of the above observations, the capital employed figures to be reviewed.</p>	<p>CITPL has projected the following throughput during the first three operating years is as under:</p> <p>2009-10: 337,517 TEUs 2010-11: 455,623 TEUs 2011-12: 600,030 TEUs</p> <p>The capital employed is the barest minimum required under the provisions of LA. The variation in capex is on account of the price rise of various project requirements. The original cost estimate in LA of Rs.481 Cr. does not include pre-operative expenses of Rs.46.55 Crore and approx. Rs.10 Crore on rail link.</p>
(ii).	<p><u>Working capital:</u></p> <p>(a). The workings for the projected working capital needs to be furnished bearing in mind Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005.</p>	<p>CITPL reiterates that its proposal is fully compliant with the TAMP guidelines of March 2005.</p>
	<p>(b). It appears that the CITPL has considered Rs.3.54 Crores, Rs.4.74 Crores and Rs.4.75 Crores as an item of Sundry Debtors for the years 2009-10 to 2011-12, respectively, presumably as margin money for the Bank Guarantee to be furnished as Performance Guarantee / Performance Security in terms of Article 5 of the LA. This item of Sundry Debtors to be evidenced by documentary proof.</p>	<p>The sundry debtor is calculated @ 10 days sales but is not included in the working capital as TAMP does not provide for including it.</p>
	<p>(c). The aggregate of the respective amounts considered as items of working capital does not tally with the total working capital figure estimated for the year 2009-10 to 2011-12. The position to be verified.</p>	<p>CITPL has not furnished any reply.</p>
	<p>(d). With reference to the inventory considered as an item of working capital, the basis for considering 1% of the value of opening block of Plant &amp; Machinery relating to the year 2009-10 for the purpose of calculation of "capital spares" and "other inventory" for the year 2009-10 to 2011-12 to be explained.</p>	<p>At pre-operative stage, it is not possible to accurately view inventory levels of capital spares and other with the limited availability of data. Hence CITPL has gone by TAMP guidelines appearing in the form 4 A.</p>
	<p>(e). It is seen that the performance guarantee and lease rent are considered by CITPL for calculation of allowable</p>	<p>The Margin for Bank Guarantee is not included in Sundry debtors as sundry debtor is calculated @ 10 days sales but is not included</p>



	<p>cash balance.</p> <p>As per Article 5.1 of the LA performance guarantee equivalent to Rs.30 Crores is payable to ChPT by CITPL in the form of Bank Guarantee. It appears that the CITPL has already considered the margin money for the Bank Guarantee as an item of Sundry Debtors for the purpose of Working Capital Calculation. The reason for considering Rs.58.34 Crores, Rs.78.10 Crores and Rs.78.24 Crores, respectively for the years 2009-10 to 2011-12 towards performance guarantee under the head "cash balance" for the purpose of calculation of Working Capital is not clear.</p> <p>The CITPL has considered an amount of Rs.7.29 Crores, Rs.9.40 Crores and Rs.9.50 Crores for the years 2009-10 to 2011-12, respectively, towards lease rent as an item under cash balance for the purpose of calculation of working capital. This amount may have to be considered as an item of Sundry Debtors, if the lease rent is payable in advance to ChPT as per LA.</p> <p>The cash balance for the purpose of Working Capital may be computed as per Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005.</p>	<p>in the working capital as TAMP does not provide for including it.</p> <p>We may put the lease rentals as sundry debtors but then also it will be part of the working capital and may not make any difference in tariff calculation.</p> <p>The cash balance for the purpose of Working Capital is compliant with Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005.</p>
<b>C.</b>	<b>Scale of Rates:</b>	
(i).	The Scale of Rates approved by this Authority will be a document implementable by CITPL. The draft Scale of Rates furnished by the CITPL does not contain the definitions for various items used in the draft Scale of Rates and conditionalities governing the proposed rates. Please furnish a self contained comprehensive Scale of Rates.	Scale of rates have been resubmitted on 9th April 2009 for both Interim tariff and final tariff which are in full compliance with your observations and tariff guidelines.
(ii).	(a). CITPL to furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the charges proposed for normal, reefer, transshipment, hazardous and over dimensioned cargo containers.	For the interim tariff these are based on rates approved by TAMP for CCTL. (CITPL has not furnished the required details for the final tariff proposed by it).
	(b). Similar working with cost elements considered to be furnished towards the charges proposed for services for hatch covers of vessels, restows, shut-outs, reefer services indicated in miscellaneous and customs inspection services.	For the interim tariff these are based on rates approved by TAMP for CCTL. (CITPL has not furnished the required details for the final tariff proposed by it).
(iii).	Clause 5.1.1. of the tariff guidelines of March 2005 encourages composite box rates for basic container handling services. The reason for proposing	These are distinguished based on the practice followed at CCTL.

	itemized rates for basic container handling services such as ship / shore transfer, transportation between berth to yard, handling at yard and wharfage charges on container and cargo to be explained.	
(iv).	The charges for containers of length above 20' but upto 40' and for containers of length above 40' may be prescribed following the ratio prescribed in Clause 5.4 of the tariff guidelines of March 2005.	These are guidelines compliant.
(v).	The services proposed to be rendered for levy of charges under each tariff item to be specified.	The revised Scale of Rates submitted on 9th April 2009 complies with the requirement.
(vi).	With reference to the proposed rates for handling normal containers and ICD containers, clarify the following:  (a). The reason for proposing lower rates for FCL ICD containers as compared to FCL normal containers for the activity of transportation from QC to container and vice versa.	The revised Scale of Rates is submitted on 9 <sup>th</sup> April 2009 (CITPL proposed same rates for both FCL normal and FCL ICD containers).
	(b). Likewise, the reason for proposing higher rates for FCL ICD containers as compared to the FCL normal containers for handling them at the container yard.	The revised Scale of Rates is submitted on 9th April 2009. (CITPL has proposed same rates for FCL normal and ICD containers.)
	(c). Reason for proposing higher wharfage on cargo of FCL ICD containers as compared to the wharfage on cargo of FCL normal containers.	The revised Scale of Rates is submitted on 9th April 2009 (CITPL has proposed same wharfage for both categories of containers)
(vii).	The CITPL has proposed composite coastal rates for the activity of handling the containers at container yard including lift on / lift off, delivery / receipt to and from customers in respect of normal, ICD, hazardous, over-dimensional containers. It appears that the service includes service for loading the container to the customer's vehicle or landing the container from Customer's vehicle, which does not qualify for coastal concession. The proposed composite tariff items may be unbundled suitably to differentiate the activity qualifying for concessional tariff and the one not qualifying for concessional tariff.	The revised Scale of Rates is submitted on 9th April 2009. (CITPL unbundled the rates in the revised SoR).
(viii).	CITPL has considered different rates of premium for prescription of handling charges for hazardous containers for the activities of transportation from QC to yard and handling at yard. The handling charges for hazardous containers may be proposed considering premium at uniform rate of 25% as stipulated in Clause 5.7.3. of the tariff guidelines of March 2005.	The revised Scale of Rates is submitted on 9th April 2009 (A general note included in the SoR stating that a premium of 25% is applicable on hazardous containers).

(ix).	The reason for considering different rates of premium for prescription of handling charges of over dimensioned cargo containers for the activity of transportation from QC to yard and handling at yard to be explained.	The revised Scale of Rates is submitted on 9th April 2009 (CITPL proposed 3 times of normal charges uniformly for all activities).
(x).	The proposed handling charges at Quay for transhipment containers are seen to be double the proposed handling charges at Quay prescribed for normal containers. Likewise, the proposed container wharfage and cargo wharfage are found to be 67% and around 74% more than the corresponding rates proposed for normal containers wharfage and cargo wharfage of normal containers. The handling charge for transhipment containers may be prescribed following Clause 5.5.1 of the tariff guidelines for March 2005. The basis for prescribing different container wharfage and cargo wharfage as compared to the corresponding charges in respect of normal containers to be explained.	In the revised Scale of Rates submitted on 9th April 2009, CITPL proposed the rates for transhipment containers at 1.5 times of normal containers:
(xi).	(a). The basis for the proposed dwell time charges for various containers may be brought out with justification.	The revised Scale of Rates is submitted on 9th April 2009 (CITPL has not furnished any justification)
	(b). Clause 2.15 of the revised tariff guidelines stipulate that the users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the port. Flowing from this principle, please incorporate a provision stating that storage charging shall not accrue for the period during which the CITPL is not in a position to deliver / shift the containers when requested by the users.	The revised Scale of Rates submitted on 9th April 2009 complies with the requirement.
	(c). The proposed dwell time charges include charges for ICD containers. Therefore, the dwell time charges for ICD containers proposed in a separate table to be deleted.	The revised Scale of Rates is submitted on 9th April 2009
(xii).	The CITPL has proposed to adopt the rate applicable at the Visakha Container Terminal Pvt Ltd. (VCTPL) at the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for the activity of transport of containers to rail flat from CITPL rail yard or vice versa including lift-on / lift-off. In this context, CITPL to clarify the following:	
	(a). Given the fact that the services rendered by VCTPL and the services proposed to be rendered by CITPL (transportation and lift on / lift off) are even, the proposed higher rate of Rs.1,800 per TEU for loaded container and Rs.1700 per TEU for empty container as against the corresponding	The revised Scale of Rates is submitted on 9th April 2009 (No justification furnished. However, rates are revised to Rs.1,400/- and Rs.1,120/- per loaded and empty container respectively).

	rates of Rs.1,250/- and Rs.1150/- respectively prescribed in the Scale of Rates of VCTPL to be justified.	
	(b). The charges proposed for containers of length above 20' but upto 40' and for containers of length above 40' are found to be not in line with the ratio prescribed in Clause 5.4 of the tariff guidelines of March 2005. The proposed rates may be modified in line with the said Clause of the guidelines.	The revised Scale of Rates is submitted on 9th April 2009 (The CITPL modified the rates as per guidelines provisions).
D.	<b>Other Points:</b>	
(i).	CITPL to confirm that it would provide a comprehensive service in the terminal including stowage planning and on-board stevedoring.	CITPL has confirmed that it would provide a comprehensive service in the terminal including stowage planning and on-board stevedoring.
(ii).	The relevant conditionalities governing the levy of concessional tariff for coastal containers notified by this Authority vide Order dated 7 January 2005 may be incorporated in the proposed Scale of Rates.	The relevant conditionalities governing the levy of concessional tariff for coastal containers notified by TAMP vide Order dated 7 January 2005 is incorporated in the proposed Scale of Rates.
(iii).	In case of a container from foreign port landing at CITPL for subsequent transshipment to an Indian Port on coastal voyage or vice versa incorporate a conditionality to state that in such cases 50% of the transshipment rate prescribed for foreign going and 50% of that prescribed for the coastal category shall be levied as per the directions from the Ministry.	Complied in the revised scale of rates submitted on 9 April 2009.
(iv).	As per Article 12.3. of the LA the vessel related charges, including berth hire for vessels calling at CITPL terminal will be collected by the ChPT. The CITPL may consider incorporating conditionality in the Scale of Rates regarding refund of berth hire charges to the vessels for the period when the vessels idle at CITPL when operations cannot take place due to failure / break-down of the shore based facilities of the CITPL or any other reasons attributable to CITPL.	Noted for incorporation in Scale of Rates:  <i>"CITPL will refund berth hire charges to the vessels for the period when the vessels idle at CITPL when operations cannot take place due to failure / break-down of the shore based facilities of the CITPL or any other reasons attributable to CITPL"</i>
(v).	A general conditionality should be included to specify that users shall not be required to pay for any delay caused by reasons directly attributable to CITPL.	Included in the Scale of Rates submitted on 9 April 2009.
(vi).	Conditionalities for payment of interest by users on delayed payments and payment of interest by CITPL on delayed refunds may be proposed as per the provisions of the tariff guidelines of March 2005.	Included in the Scale of Rates submitted on 9 April 2009.

(vii).	The conditionalities relating to recovery of Dollar denominated tariff in Indian Rupees and conversion of the Dollar denominated tariff into its equivalent Indian Rupees may be proposed as per the provisions contained in the tariff guidelines of March 2005.	Included in the Scale of Rates submitted on 9 April 2009.
(viii).	The conditionalities relating to levy of storage charges on abandoned containers may be proposed following the guidelines prescribed in this regard.	Included in the Scale of Rates submitted on 9 April 2009.

7.2. On a scrutiny of the additional information / clarifications furnished by the CITPL, there were certain gaps in the response of CITPL and discrepancies in the calculations. The CITPL was, therefore, requested to furnish further additional information / clarifications. The CITPL has responded. The queries raised by us and the clarifications furnished by the CITPL are tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by us	Reply of CITPL
A.	<b>On CITPL Letter No. CITPL/TAMP/2009/03, dated 9 April 2009 (Breakup for capital expenditure)</b>	
(i).	The CITPL has not furnished documents in support of the reported payment of Rs.3.432 Crores to the ChPT towards cost of sand through dredging.	The CITPL has furnished a copy of the demand letter from the ChPT together with proof of payment.
(ii).	The contract value for testing land soil is estimated at Rs.7,07,850. However, the supporting document furnished shows the cost at Rs.5,18,822 only.	The actual cost incurred on testing land soil is Rs.518,822/- only. The lower amount was spent in lieu of the reducing in scope of work in comparison to the work order. The total cost on account of testing land soil shall be read as Rs.518,822 only.
(iii).	With reference to the cost of rails (refer to A8), the amount reported to have been paid as on 31 March 2009 is more by Rs.2.00 lakhs than the contract value.	The amount of Rs.2 lakhs was paid by CITPL. Till date CITPL have not got refund of the security deposit. (furnished a copy of the proof of payment).
(iv).	As regards engineering consultancy (Refer to A11), the contract value is shown as Rs.17.28 lakhs whereas the amount reported to have been paid as on 31 March 2009 is shown as Rs.3.09 Crores. Further, the fee schedule attached with documentary evidence (A – 11) furnished by CITPL shows the fees at US\$ 15,000. Applying the exchange rate 1US\$ = Rs.48, as considered by CITPL for conversion of US dollar rates for other contracts, the fees work out to Rs.7,20,000 only. The difference between the contract value, actual payment and the cost shown in the documentary evidence may be reconciled.	The consultancy agreement is for an amount of US\$ 36,000 and on conversion at Rs.48 per US \$ is Rs.17.28 lakhs only. It is a typographical error and does not populate the overall civil construction cost; the terminal's capital expenditure has not been impacted. (CITPL has furnished a copy of contract entered by it with MacPorts Ltd., Hongkong for US \$ 36,000).
(v).	Considering the contract value of three RMQCs (Refer to B-1) given in US\$ terms and applying the exchange rate of 1US\$ = Rs.48, the capital cost of RMQCs works out to Rs.80.84 Crores as against Rs.83.77 Crores shown by CITPL.	CITPL has furnished the proforma invoice for the RMQCs together with the insurance spares. RMQCs – 3 nos. - US\$ 16,841,074.00 Spare parts for RMQCs - US\$ 450,110.00 Warranty spares for RMQCs - US\$ 208,080.00 Total cost of RMQCs - US\$ 17,499,264.00

		The rupee value of the same works out to Rs.83.99 crores as against their initial submission of Rs.83.77 crores.
(vi).	It is shown in the document (B - 3) furnished by CITPL that the main contract value given in US\$ terms is for supply of ten units of Rubber Tyred Gantry Cranes (RTGCs), including testing. The said document also shows separate cost in US\$ terms towards third party inspection. However, the cost for engineering inspection has been shown as a separate item of expenditure (Refer to B - 4) as can be seen from the documentary evidence. In this context, the following points to be clarified:	As provided in documentary submissions vide B-3 and B-4, the cost of third party inspection offered by the supplier is at US\$ 130,000. CITPL opted for external third party inspection which is at lower cost to the company. The cost of the RTGC when it arrives will stand reduced by US \$ 55,000.
	(a). Whether the estimated contract value shown in Indian Rupee terms includes the cost of third party inspection?	No, the cost of RTGCs does not include the cost of third party inspection offered by supplier.
	(b). When the main contract for supply of RTGCs includes testing and the contract (B3) contains a clause for third party inspection, the engineering inspectors cost (B4) estimated at Rs.62.40 lakhs separately for RTGs to be justified.	The third party inspection was opted out of the main contract after identifying a cheaper vendor for inspection. The cost of RTGs is only towards the cost of equipment.
B.	<u>On CITPL letter No. CITPL/TAMP/2009/04, dated 17 April 2009:</u>	
(i).	CITPL to clarify the position furnishing a detailed working for the estimated operating and direct labour cost of Rs. 554 lakhs, Rs. 580 lakhs and Rs. 606 lakhs for the years 2009-10 to 2011-12, respectively.	CITPL regret that there was mistake in the figures in letter dated 5 March 2009. Some of the entries were wrongly reflected while copying and some figures were missing. CITPL has furnished the detailed working of Direct Labour and Overheads. The figures for 2009-10 to 2011-12 also furnished.
(ii).	CITPL to clarify the position and furnish a detailed working for the estimated maintenance labour cost of Rs. 77 lakhs, 81 lakhs and 84 lakhs for the years from 2009-10 to 2011-12, respectively.	CITPL regret that there was mistake in the figures in letter dated 5 March 2009. Some of the entries were wrongly reflected while copying and some figures were missing. CITPL has confirmed that the maintenance labour cost in Form 3B is correctly mentioned. (CITPL furnished revised break-up details).
(iii).	The documents furnished by CITPL (refer Annex - 8) in support of hire charges of handling equipments are found to be unsigned copies. Signed copies to be furnished.	CITPL has furnished signed copy of the Letter of Acceptance (LOA) issued to the Contractor for hire of equipment in respect of Reach stackers.
(iv).	With reference to the Annexure - 9, furnished by CITPL showing computation of land lease charges, CITPL to clarify the following: (a). As seen from the copy of ChPT letter No. MP1/3820/05/E, dated 15 April 2009 addressed to the CITPL, as furnished by the CITPL, the ChPT did not claim land lease charges for reclaimed area for the year 2009-10. However, the CITPL has included an amount of Rs.124 lakhs for reclaimed area for the year 2009-10.	As per terms of LA, ChPT shall charge land lease charges on the reclaimed area from the date of handing over the same to Licensee. ChPT was originally to handover the said area in 2009-10. However, have not done the same till date. On a conservative basis, CITPL have assumed the same would be given possession atleast in 2010-11 and provided for the same.

	(b). The CITPL has estimated land lease charges for the year 2009-10 at Rs.308 lakhs and Rs.260 lakhs for the developed area and undeveloped area, respectively, vis-à-vis claim of ChPT for Rs.369.82 lakhs and Rs.472.28 lakhs.	The higher demand from ChPT on land lease charges is based on land policy of the Government of India having lease charges with base year being 2004 and Scale of Rates were modified accordingly. Though this revision in Scale of Rates has not been approved by TAMP or competent authority, CITPL was coerced to pay such higher charges. And CITPL has paid such higher demand under protest.
(v).	The CITPL projected general overheads at Rs.366 lakhs, Rs.383 lakhs and Rs.400 lakhs for the three years under consideration in Form - 3B furnished under the cover of its letter No.CITPL/TAMP/2009/002, dated 5 March 2009. Against this position, the CITPL has revised its estimates and projected the expenditure at Rs.137 lakhs, Rs.3195 lakhs and Rs.3962 lakhs as seen from the Annexure - 13 furnished by CITPL vide its letter dated 17 April 2009. The steep increase in the revised estimate for the years 2010-11 and 2011-12 as compared to the revised estimate pertaining to the year 2009-10 may be justified.	Ignore the amount advised through letter dated 17 April 2009. It erroneously included other expenses also. (CITPL furnished the revised break up details).
(vi).	The documentary evidence (D-4) furnished by CITPL under cover of its letter dated 9 April 2009 shows that the pre-operative expenditure is Rs.3523.41 lakhs. The CITPL has stated vide its letter dated 17 April 2009, inter alia, that it has amortized the pre-operative expenses including Rs.1000 lakhs of upfront payment over the remaining License period. That being so, the aggregate of pre-operative expenses and upfront payment works out to Rs.4523.41 lakhs. If this amount is amortized over the remaining Licence Period, the amount to be amortized every year works out to Rs.161.55 lakhs from the year 2009-10 onwards. However, the CITPL has considered Rs.136 lakhs, Rs.131 lakhs and Rs.126 lakhs for the three years under consideration, respectively. The write-off pre-operative expenses and upfront payment may be reviewed.	CITPL has stated that the detailed working of pre-operative expenses is furnished as an Annexure. The write off of pre-operative expenses should be at Rs.172.40 lakhs per annum taking balance license period as 27 years. (The said Annexure was not found attached with the letter).

7.3. The ChPT was requested to furnish comments/information/ clarifications on the proposal of CITPL. The ChPT has furnished its reply. The queries raised by us and the clarifications furnished by the ChPT are tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by us	Reply of ChPT
1.	<b>Our letter dated 9.4.2009</b>	
(i)	ChPT to furnish its comments on the proposal filed by CITPL for fixation of tariff for its container terminal at the ChPT. ChPT to furnish comments on	It is suggested that CITPL may follow the same tariff as of M/s.CCTPL initially till the finalization of tariff. M/s.CCTPL also initially adopted ChPT's SoR before evolving its own tariff

	the proposal of CITPL to adopt the tariff prevailing at CCTL as an interim measure in view of the reported meltdown in the economy.	structure. However, TAMP may take a final decision on the issue.
(ii).	The CITPL has signed the Licence Agreement (LA) with the ChPT on 7 March 2007. The CITPL is required to complete construction of the project and commence commercial operations within 24 months (by 6 March 2009) from the date of award of the Licence as stipulated in Article 8.1 of the LA. However, the CITPL has reported vide its letter dated 5 March 2009 that the project is expected to be commissioned partly on 1 May 2009. ChPT to state whether the ChPT has granted extension of time to the CITPL to complete the project and commission the facilities fully with a copy of extension letter.	<p>A Licence Agreement has been executed with CITPL and ChPT on 7 March 2007 for the development of second container terminal and the licensed premises was handed over on 1 April 2007. Subsequently, the date of handing over has been shifted to 1 May 2007 with Board's approval. The Environmental Clearance for extension of berth has been obtained on 1 November 2006. As per the agreement definitions the date of handing over means the date of signing of the agreement or handing over the Licensor's Assets excluding the Reclaimed Area and / or providing Environmental clearance for extension of berth whichever is later. As per the Clause 8.1, the licensee shall complete construction of Project Facilities and Services within a period of 24 months from the date of Award of License i.e. 30 April 2009. The commercial operation is to be commenced within 180 days from the expiry of the construction phase as per the Clause 8.11 of the agreement conditions.</p> <p>Due to the encumbrances lying in the licensed premises, as requested by the licensee, the Trust has shifted the Scheduled Project Completion date from 30 April 2009 to 8 October 2009 with Board's approval (copy furnished). Thereby, the commercial operation shall be commenced within 180 days from the date of 8 October 2009.</p>
(iii).	Appendix - 1 (Project Description) to the Licence Agreement (LA) entered between the Chennai Port Trust (ChPT) and the Chennai International Container Terminal Pvt. Limited (CITPL) states that the capacity of the container terminal is assessed as 8,00,000 TEUs per annum. The ChPT is requested to furnish workings for the capacity of the terminal assessed at 8,00,000 TEUs per annum.	The proposed quay length is 832 metres and as per the international bench mark for throughput calculation of container terminal viz. 1000 TEUs per running metre is taken and the capacity of the container terminal was fixed as 8.00 lakh TEUs per annum.
(iv).	(a). The minimum investment obligation as per Article 9.1. (vi) read with Appendix - 13 is around Rs.300.00 Crores within the year 2011-12. However, the CITPL has envisaged investment of around Rs.600 Crores within the year 2011-12 to create minimum facilities as per the provisions of LA and few additional equipment to cope up with the projected traffic as reported by the operator. The ChPT to furnish its specific comments on the proposed investments.	As per the Agreement provisions, the licensee may invest not less than 300 crores before the 6 <sup>th</sup> year from the date of Award of License. The Licensee had invested an amount of Rs.377,29,72,419/- upto June 2009 (ChPT furnished a copy of unsigned letter from CITPL dated 30 June 2009 as a proof).



	(b). The LA provides for appointment of Independent Engineer by the ChPT. ChPT to furnish a certificate from Independent Engineer certifying the amount invested by the CITPL in the Project so far.	As per the Additional Auditor Certificate, the licensee has made an investment of Rs.2937 million upto 31 March 2009 (copy of relevant extract of auditor report furnished. However, certificate from the Independent Engineer is not furnished)
(v).	ChPT to furnish specific comments on the traffic forecast made by CITPL in the context of the assessed capacity of the terminal at 8,00,000 TEUs.	The proposed quay length is 832 m. and as per the international bench mark for throughput calculation of container terminal viz., 1000 TEUs per running metre is taken and the capacity of the container terminal was fixed as 8.00 lakh TEUs per annum. [No comments on the traffic forecast are furnished by ChPT]
(vi).	(a). The estimation of lease rentals made by CITPL may be verified and confirmed that the area considered is as per the LA and the lease rates considered are in line with the prevailing Scale of Rates of ChPT.	As far as leased area is concerned, the area measuring 2,07,149.379 sq. m. (developed area – 60,428.116 sq. m. and undeveloped area – 1,46,721.263 sq. m.) was handed over to CITPL and action has been taken to reclaim and hand over the reclamation area measuring 78,000 sq. m. as per agreement provision. [ChPT has not confirmed about the lease rates].
	(b). The area under lease considered by CITPL in the cost statement for the year 2010-11 of about 3,58,000 sq. m includes an area of 78,000 sq. m. to be reclaimed. Article 6.4 of the LA stipulates that ChPT will endeavour to handover the reclaimed area prior to the date of commercial operations to CITPL. ChPT to state when the work of reclamation of land is going to be completed. The status of handing over this additional area of reclaimed land to be intimated.	As per the Agreement provisions, the area measuring 2,07,149.79 sq. mtrs. has been handed over to CITPL. In addition, the area measuring 78,000 sq. m. is to be reclaimed and handed over to the licensee within 30 months from the date of Award of License i.e. 6 months from 8 October 2009. The reclamation work is under progress. [Area is to be reclaimed by 8 April 2010]
(vii).	Article 10 of LA provides for absorption of 29 employees by CITPL identified by ChPT as surplus employees. The number of employees of ChPT who actually joined the CITPL and the estimated wage cost of such employees per annum to be furnished.	The ChPT has not furnished any reply.
(viii).	Article 9.74. of the LA envisages levy of infrastructure cess by the CITPL on the cargo handled by it and remit the proceeds to the ChPT for infrastructure development. The said Article further stipulates automatic enhancement of Scale of Rates of CITPL equal to the amount of cess. It may be noted that such an arrangement, if any, will not be in accordance with the tariff setting arrangement envisaged by the statute in its present form and the revised tariff guidelines.	The ChPT has not furnished any reply.
<b>2.</b>	<b><u>Our letter dated 1.5.2009</u></b>	
(i).	As seen from the copy of ChPT letter No. MP1/3820/05/E, dated 15 April 2009 addressed to the CITPL, furnished by the CITPL, the ChPT has worked out the lease rent charges for	The escalation factor of 5% for calculating lease rentals to be paid by the CITPL for the land allotted to them is as per Article 13.14 of the License Agreement (furnished a copy of relevant extract of LA)

	<p>developed area and un-developed area for the year 2009-10 after factoring in 5% escalation per annum over the base rate. It is relevant here to mention that the Land Policy guidelines issued by the Government of India in February / March 2004 stipulate that the land lease rates shall be escalated by 2% per annum. Notably, a general note has been incorporated in Chapter – 6 of the Scale of Rates of ChPT notified by this Authority on 30 March 2006 regarding application of Land Policy guidelines announced by the Government. Further, the note – b prescribed under general conditions for long term lease in the Scale of Rates of ChPT stipulates that the lease rent shall bear an escalation at 2% per annum. That being so, the ChPT to clarify the reason for considering an escalation factor of 5% for calculating lease rentals to be paid by the CITPL for the land allotted to the operator.</p>	
(ii).	<p>As can be seen from the proposal filed by CITPL, the operator has estimated capital expenditure of Rs.578.85 Crores as of the year 2009-10. A copy of the statement showing detailed break-up for the estimated capital expenditure, as given by CITPL, is attached as Annex. The CITPL has stated that it has already incurred the capital expenditure of Rs.332.79 Crores as of 31 March 2009. It has been further stated by the operator that it would be making a payment of around Rs.2.04 Crores in April 2009. Thus, total capital expenditure that would have been incurred by CITPL as of April 2009 works to Rs.334.83 Crores. As already requested by us, the ChPT may furnish a certificate from the independent engineer appointed by it certifying the amount invested by the CITPL in the project so far.</p>	<p>As per the Additional Auditor Certificate, the licensee has made an Investment of Rs.2937 million upto 31 March 2009 (copy of relevant extract of auditor report furnished)</p>
(iii).	<p>The statement showing the detailed break-up for the estimated capital expenditure furnished by CITPL includes capital expenditure to the tune of around Rs.9.64 Crores towards cost of rails and laying of railway lines. The ChPT to intimate the obligation of CITPL under the Licence Agreement entered between ChPT and CITPL in this regard giving reference to the relevant Article of Licence Agreement</p>	<p>The relevant agreement provision is reproduced below:</p> <p><u>Appendix 4: Project Facilities and Services of License Agreement</u></p> <p><u>Rail evacuation:</u> The rails service is an option that is evaluated as an additional service for effective evacuation of containers in and out of the container terminal and to attract mainline operators, depending on the commercial feasibility.</p>

7.4. The ChPT was requested to furnish further additional information / clarifications arising out of its response dated 20 August 2009. The ChPT has furnished its reply. The queries made by us and the clarifications furnished by the ChPT are tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by us	Reply of ChPT												
(i)	Copy of document furnished by the ChPT relates to the report of the Auditors of the CITPL regarding investment made by CITPL. The ChPT to furnish certificate from the Independent Engineers appointed by the ChPT certifying the amount invested by CITPL in the project.	The certification of investments is not under the purview of Independent Engineer's scope of works.												
(ii)	ChPT to furnish specific comments on the traffic forecast made by the CITPL as already requested by us. The response of the ChPT in this regard is with regard to the estimated capacity of the container terminal.	<p>The assessed capacity of the Terminal is 8,00,000 TEUs and as per Article 9.11 of the LA, M/s.CITPL have to achieve the Minimum Guaranteed Traffic as under:</p> <table data-bbox="730 710 1273 858"> <tr> <td>1<sup>st</sup> operating year</td><td>-</td><td>1,50,000 TEUs</td></tr> <tr> <td>2<sup>nd</sup> operating year</td><td>-</td><td>2,75,000 TEUs</td></tr> <tr> <td>3<sup>rd</sup> operating year</td><td>-</td><td>5,00,000 TEUs</td></tr> <tr> <td>From 4<sup>th</sup> operating year to -</td><td>-</td><td>5,00,000 TEUs</td></tr> </table> <p>the end of License Period</p> <p>As regards the traffic forecast made by the CITPL is concerned this office has no specific remarks to offer as this is operational issues to be decided by M/s.CITPL and any further comments on the traffic forecast may be obtained from M/s.CITPL, though ChPT also addressed the CITPL on this issue.</p>	1 <sup>st</sup> operating year	-	1,50,000 TEUs	2 <sup>nd</sup> operating year	-	2,75,000 TEUs	3 <sup>rd</sup> operating year	-	5,00,000 TEUs	From 4 <sup>th</sup> operating year to -	-	5,00,000 TEUs
1 <sup>st</sup> operating year	-	1,50,000 TEUs												
2 <sup>nd</sup> operating year	-	2,75,000 TEUs												
3 <sup>rd</sup> operating year	-	5,00,000 TEUs												
From 4 <sup>th</sup> operating year to -	-	5,00,000 TEUs												
(iii)	ChPT is again requested to confirm whether the rates considered by CITPL for estimation of lease rentals are in line with the prevailing SoR of ChPT. The response of ChPT does not confirm this position.	ChPT informed that no rates have been proposed by the CITPL towards lease rentals as observed from the Interim tariff (SoR) as approved by TAMP vide order TAMP/10/2009-CITPL dated 19 May 2009. (The reply furnished by the ChPT is not found relevant).												
(iv)	The ChPT has not responded to our request with regard to the number of identified surplus employees who actually joined the CITPL and the estimated wage cost of such employees per annum. ChPT to furnish the details.	The working strength in the year 2006 was 306 which got reduced to 292 as on 01.07.2009. This reduction in working strength of 14 is adjusted against the surplus staff strength of 29 as on 07.03.2007. The remaining 15 surplus staff is utilized for the function of SQ-2 which was part of Area-V after the emergence of 2 <sup>nd</sup> Container Terminal at SQ-3, SQ-4 and EQ and this SQ-2 the part of erstwhile Area-V is merged with Area-IV and the staff are utilized for the function of Area-IV.												

8. The proposal of the CITPL was that the present tariff prevalent at the adjacent container terminal to be given to CITPL as initial tariff to enable start of the operations from 1 May 2009. Thereafter, the final tariff based on CITPL's projections to be given after due process of fixation of tariff by this Authority. Since CITPL proposed to partly commence operations in the 3<sup>rd</sup> Week of May 2009 and recognizing that the ChPT had no objection for allowing the CITPL to adopt the existing Scale of Rates of the adjacent container terminal as initial tariff, this Authority decided to accord approval to the proposal of CITPL to levy tariff at the level prevailing at the adjacent terminal as an interim tariff arrangement for a period upto 30 June 2009 vide Order dated

15 May 2009. It was made clear to the CITPL that allowing the CITPL to levy tariff at the level existing at the adjacent container terminal should not be construed as an incidental approval of pass through of royalty / revenue share payable by CITPL to ChPT. The validity of the interim tariff arrangement was extended till 30 September 2010 at the request of the CITPL, vide Order dated 31 March 2010, subject to the condition that additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return earned by the CITPL from the date of commencement of operations will be fully adjusted in the tariff to be determined.

9.1 The CITPL was requested vide our letter dated 14 June 2010 to update the cost statements with actuals for the year 2009-10, review the estimates for the years 2010-11 & 2011-12 and to furnish the estimates for the year 2012-13 also. The CITPL was also requested to furnish a detailed statement of actual capital expenditure incurred so far duly certified by the Chartered Accountants.

9.2 The CITPL vide its letter dated 24 June 2010 has furnished revised cost statements reportedly based on actual upto April 2010 and estimated for the remaining part of year (on calendar year basis) and after reviewing the estimates for the year 2011 and 2012 in line with the forecast for the year 2010. Regarding audited financials for the year ended 31 March 2010, the CITPL stated that it follows calendar year based accounting and requested to grant some time to furnish the same.

9.3. However, the revised cost statement furnished by the CITPL vide its letter dated 24 June 2010 did not include actuals for the year 2009 and estimates at the existing level of tariff. Further, the cost statement furnished by CITPL was with reference to the proposed level of tariff.

9.4. The CITPL under cover of its letter dated 24 June 2010 has also furnished a detailed statement showing the total cost incurred for the construction and development of the second container terminal at the ChPT as on 21 September 2009 certified by a Chartered Accountant firm vide their Report dated 21 December 2009. The actual capital expenditure is shown as Rs.565.78 crores. The summary of capital expenditure as certified by the Chartered Accountant firm is given below:

(Rs. In crores)				
Particulars	Landed cost	Other expenses	Borrowing cost	Total cost
Buildings	316.83	32.15	15.33	364.31
Plant & Machinery	149.85	0.87	12.76	163.48
Electrical Installation	11.77	1.19	0.57	13.53
Computers	1.85			1.85
Software	4.47			4.47
Furniture & fixtures	1.27			1.27
Leasehold improvements	0.18			0.18
Office Equipment	0.38			0.38
Vehicles	0.14			0.14
Intangibles (Upfront fee & Leasehold premium paid to ChPT)	16.17			16.17
<b>TOTAL</b>	<b>502.91</b>	<b>34.21</b>	<b>28.66</b>	<b>565.78</b>

10.1. Since the CITPL did not furnish the estimates for the year 2010 to 2012 at the existing level of tariff, the operator was requested to furnish the estimates at the existing level of tariff and also the actuals for the year 2009 supported by audited accounts by 16 August 2010, vide our letter dated 3 August 2010. After granting extension of time upto 25 August 2010 at the request of the CITPL, the CITPL vide its letter dated 24 August 2010 furnished the updated proposal giving actuals for the year 2009 and estimates for the year 2010 to 2012 at the existing level of tariff. Audited Accounts for the year 2009 was also furnished. Apart from furnishing the cost statement, the CITPL submitted that due to economic downturn in general and damage to its quay crane in particular, its terminal could generate steady volumes only after April 2010. As such, it has sought more time to assess the impact on these events, which are stated to be beyond its control and in turn to be able to make an evaluation of the projected volumes for the coming

tariff cycle. Therefore, the CITPL has sought an extension of the current tariff for a further period of one year.

10.2 Subsequently, the CITPL while furnishing a copy of the Agreement entered by it with a private party towards outsourcing of Prime Movers has furnished the details of actual traffic handled by it for the period from January 2010 to August 2010, under cover of its letter dated 14 September 2010, as given below:

Month	TEUs
January 2010	15,603
February 2010	15,799
March 2010	19,330
April 2010	25,602
May 2010	25,747
June 2010	24,025
July 2010	26,925
August	30,220
<b>Total</b>	<b>1,83,251</b>

10.3. A comparative position of the CITPL proposal of 5 March 2009, revised proposal of 24 June 2010 and the updated proposal of 24 August 2010 is given below:

(Rs. In Lakhs)

Sl. No.	Particulars	Proposal dated 5 March 2009			Revised Proposal dated 24 June 2010			Updated proposal dated 24 August 2010			
		2010	2011	2012	2010	2011	2012	2009 (Actuals)	2010	2011	2012
1.	Estimated container traffic (in TEUs)	3,37,517	4,50,023	4,50,023	2,70,014	3,64,518	5,00,025	20,100	3,37,500	4,50,000	4,50,000
2.	Income at interim tariff level	10,853 *	14,446 *	14,475 *	8,625 @	11,697 @	16,077 @	476	10,266	13,898	14,111
3.	Operating Expenditure **	4,911	5,851	6,603	4,706	5,553	6,404	512	5,021	5,967	6,721
4.	Depreciation	3,245	3,540	3,432	3,461	3,445	3,347	713	3,431	3,765	3,679
5.	Overhead	877	893	923	878	894	924	225	879	895	925
6.	Fin. & Misc. Income (net)							(587)	0	0	0
6.	Capital Employed	61,556	61,480	57,941	58,034	56,292	54,897	53,807	64,627	65,649	61,862
7.	ROCE	9,649	9,837	9,271	9,286	9,007	8,783	8,609	10,340	10,504	9,898
8.	Surplus / Deficit	(6,029)	(5,675)	(5,754)	(9,706)	(7,202)	(3,381)	(10,180)	(9,406)	(7,233)	(7,112)
9.	Surplus / Deficit as a % of Operating Income	-74%	-39%	-40%	-113%	-62%	-21%	-2139%	-91.62%	-52.04%	-50.40%
10.	Average surplus / deficit as a % of operating income	-51%			-65%				-62.05%		

\* Income estimates at the interim tariff level furnished by CITPL subsequently through e-mail is considered since the original proposal submitted by CITPL contained income estimation at the proposed level of tariff.

@ Income at the proposed level of tariff as considered by the CITPL.

\*\* CITPL has considered Royalty / revenue share as admissible expenses, which has been excluded.

11.1. A joint hearing in this case was held on 29 June 2010 at the ChPT premises in Chennai. At the joint hearing, the CITPL and ChPT have made their submissions.

11.2. At the joint hearing, the CITPL was advised to furnish a detailed note bringing out the reasons for its proposal to continue with the existing rates for one more year.

11.3. The CITPL has responded vide its letter dated 2 July 2010 as follows:

- (i). CITPL terminal has completed its construction phase and commenced commercial operations on 22 September 2009 on schedule.

- (ii). Prior to this date, due to the unfortunate accident on 5 June 2009, one of its Quay cranes was damaged by a RORO carrier, which was proceeding to its berth at West Quay 1 under pilotage. As the quay crane (which is state of art twin lift capable equipment with 52 m. out-reach) was brand new, CITPL had initiated an insurance claim against the vessel. Additionally, repairs to the crane were to be carried out by experts all of whom were based overseas.
- (iii). The repairs to the crane could only be completed by 14 December 2009 and it was only after this date that CITPL had the capacity to handle vessels of the size requiring 3 quay cranes. CITPL was able to get initially one main line service from 20 December 2009 itself. Customers were waiting for the actual track record of the terminal and especially the repaired crane prior to committing themselves. The net impact of this incident was that it was only in the month of April 2010 that the CITPL was able induce the main line service to call at its terminal.
- (iv). The global recession began in 2008 and is only now showing some signs of releasing its grip on international trade. It is still too early to determine with any confidence when CITPL can predict the stabilization or the increase in volumes and ocean freight rates.
- (v). Feedback from the customers and the shipping lines continues to be that while there are some signs of recovery in international trade in India, particularly Chennai continues to be impacted by heavy imbalance leading to repositioning of empties. The shipping lines have commented that it would take some time before stability of volumes particularly export volumes would emerge.
- (vi). The net impact of all this unforeseen events is that the CITPL is yet to confidently predict the volume projection for the next 3 years of the tariff cycle as required by this Authority. The CITPL has been operating on reasonable capacity only after April 2010 which requires assessment of its own operating costs, provide for increased improvement measures with a view to fulfilling or endorsing the cost structures indicated by it in its original tariff proposal made in March 2009.
- (vii). The CITPL requested to extend the validity of the existing interim rate for a period of one year more. During this time, CITPL would constantly assess both the overall market trend and its internal cost improvement measures and when it is in a position to confidently endorse volume projections and operating the cost indicated in the tariff application; it would approach this Authority for a formal award of a final tariff. In the event the market conditions warrant, CITPL may also revise its tariff application, if so required based on the current trend.

11.4. A copy of CITPL letter dated 2 July 2010 was forwarded to ChPT for its comments. The ChPT vide its letter dated 11 August 2010 responded stating that this Authority may consider the request of CITPL to extend the validity of the present tariff adopted by CITPL for further one more year for the reasons stated by CITPL in its letter dated 2 July 2010.

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

13. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). As per the License Agreement (LA) signed between Chennai Port Trust (ChPT) and Chennai International Terminals Private Ltd (CITPL) on 7 March 2007, the CITPL was to complete construction of the project by 30 April 2009, 24 months from the date of award of License. The ChPT has reportedly granted 161 days extension of time to CITPL to complete construction of the project and, therefore, the revised date of completion was 8 October 2009.

As per the LA, the CITPL is required to commence commercial operations within 180 days from the expiry of construction phase and accordingly the CITPL was required to commence the commercial operation latest by 6 April 2010. However, the CITPL has reported vide its letter dated 2 July 2010 that it has commenced commercial operations with effect from 22 September 2009, ahead of the scheduled date of commencement.

- (ii). Initial tariff for CITPL was allowed in May 2009 based on the provisions of Clause 2.12 of the tariff guidelines. There appears to be a misunderstanding that by allowing the CITPL to operate the facilities at the initial tariff given to it at par with the adjacent terminal, partial pass-through of royalty / revenue share is allowed in the case of CITPL. Clause 2.12 of the tariff guidelines of March 2005 provides that when a new facility is commissioned or existing facilities are privatized by any port trust, the initial tariff to be allowed will not exceed the existing tariff level at the same port for comparable facilities. If such comparison is not available, prevailing tariff at comparable nearby port will be considered as the reference level. At the time of filing proposal for fixation of tariff in March 2009, the CITPL made a request in its proposal to allow the tariff prevailing at the nearby terminal as initial tariff since the operator envisaged to commence operations from 1 May 2009 with partially completed facilities. In line with the guideline position and as per the request of the CITPL, the tariff prevailing at the nearby container terminal was given to CITPL as initial tariff vide Order dated 15 May 2009.

It is a fact that the tariff at the nearby private container terminal, contains an element of Royalty / Revenue share which is admissible as pass-through in respect of that private container terminal operator. The tariff of CITPL needs to be determined in the light of the permissible costs and investment of its own. The Licence Agreement contains a specific provision relating to inadmissibility of revenue share as an item of cost in the tariff computation of CITPL. The same issue was made abundantly clear while allowing initial tariff to CITPL vide Order dated 15 May 2009. As we proceed further in the analysis, it can be seen that the tariff to be given to the CITPL is based on the estimated admissible cost of operations and the level of investment made by the operator in the facilities.

- (iii). The original proposal of the CITPL filed in March 2009 was based on the projected traffic to be handled at CITPL and estimated cost of operations of the terminal. However, the CITPL is operating the container terminal for the past one year from end of September 2009 applying the tariff given to it in May 2009 at its request. Mainly citing difficulties in estimating volumes for next three years and not confident of endorsing the estimates furnished by it in its tariff proposal of March 2009, the operator has proposed to continue with the existing tariff for one more year. Since the CITPL has reportedly commenced commercial operations from the end of September 2009, the actual financial / cost data made available to us is only for a limited period of around 3 months in the calendar year 2009. Incidentally, the operator follows calendar year as the accounting period. The data relating to the limited period of 3 months is not sufficient to validate the estimates for the next 3 years from 2010 to 2012 furnished by the CITPL. Further, the ChPT has no objection to the proposal of CITPL to continue with the existing rates for one more year. Notably, the users consulted in this case have expressed a general view that it would be appropriate for the CITPL to establish its credentials and seek revision of tariff thereafter. Even though the request is to continue with the existing tariff, we have analysed the financial and cost position to ensure that such an arrangement may not *prima facie* provide any advantage beyond the cost plus model envisaged by the Tariff Guidelines. Since the validity of the tariff given to CITPL expired on 30 September 2010 and keeping in view the request of the CITPL to allow it to continue with the existing tariff for one more year, the estimates of financial / cost data furnished by the CITPL for the year 2012 does not appear to be relevant in this exercise. Therefore, the estimates for the year 2010 and 2011 are only considered in this analysis.



- (iv). The CITPL has furnished the actual financial / cost details for the period from 22 September 2009 to 31 December 2009. From the estimates furnished by it for the years 2010 and 2011, it is seen that it has projected deficit as a percentage of operating income at around 92% and 52% respectively for the years 2010 and 2011 and an average deficit of 72% for the said two years, if it operates the facilities at the level of existing tariff. The estimates of the CITPL are analysed taking into account the traffic forecast, investment made in the facilities, and reasonableness of the cost items following the provisions stipulated in the tariff guidelines of March 2005. For this purpose, the proposal filed by CITPL based on the updated cost statements furnished under cover of its letter dated 24 August 2010 is considered.
- (v). (a). The audit certificate of investment made by the CITPL as on 22 September 2009 shows a total amount of Rs.565.78 crores. The investment of Rs.565.78 crores includes Rs.316.83 crores for civil works, Rs.149.85 crores for plant & machinery, Rs.11.77 crores for electrical installations, Rs.8.29 crores for computers & software, furniture & fixtures, leasehold improvements, office equipment and vehicles and Rs.10 crores towards upfront fee and Rs.6.17 crores towards premium on annual land lease charges and annual way leave charges. Further, the investment of Rs.565.78 crores also includes capitalised pre-operative expenses to the extent of Rs.34.21 crores and capitalised borrowing cost of Rs.28.66 crores.
- (b). The LA stipulates deployment of three Rail Mounted Quay cranes (RMQC) and 10 Nos. Rubber Tyred Gantry Cranes (RTGC). It is seen from the documentary evidence produced by the CITPL that it has deployed 3 Nos. RMQCs and 10 Nos. RTGCs. The plant & machinery as per audited position as on 22 September 2009 includes the value of these RMQCs and RTGCs, apart from other items of plant & machinery like spreader for quay cranes, radio data terminal, warranty spares for quay cranes and rail network.
- (c). It is seen that the actual investment of Rs.565.78 crores is more than the estimated investment of Rs.300.80 crores indicated in the LA. The investment envisaged in the LA is at a minimum level. The CITPL has pointed out about the cost escalation from the year 2005 when the estimates of Rs.300.80 crores were framed. Further, the CITPL has reported that additional cost in respect of laying the railway line inside the terminal was not included in the initial cost estimates, though the LA provides an option to the terminal operator to introduce the rail link to the terminal premises to enhance evacuation and provide direct rail facility for the terminal. The capital cost in this regard is reported at Rs.9.89 crores by the CITPL. The CITPL has also reported that the pre-operative expenses upto commencement of commercial operations were also not included in the initial estimates. When asked to furnish specific comments on the investments of CITPL at the terminal, the ChPT has only reported the position envisaged in the LA but not explained the variations between the actuals and the estimated Capital Cost prepared by it in the tendering stage. Further, the Port has also expressed its inability to furnish the certificate of investment by the Independent Engineer, as the scope of engagement does not include this aspect. The actual investment of Rs.565.78 crores based on the audit certificate for expenditure incurred towards construction and development of the container terminal is considered as the facilities reportedly developed are as per the Licence Agreement.
- (d). The LA requires the Licensee to pay non-refundable upfront fee of Rs.10 crores and premium on Annual land lease charges and annual way leave charges. The audited position as on 22 September 2009 shows the



upfront fee of Rs.10 crores and the premium on the above said accounts to the extent of Rs.6.17 crores. The CITPL has amortized the aggregate amount of Rs.16.17 crores over the project period of 30 years, which is found to be in line with the approach adopted by this Authority in the cases of other private operators. However, the CITPL has not considered the unamortized amount as part of the capital employed for the respective years in the cost statement. This Authority has considered the unamortized portion as part of Capital Employed for all the years under consideration.

(vi). The actual financial / cost details for the period 22 September 2009 to 31 December 2009 are discussed in the following paragraphs.

- (a). Actual traffic at 20,100 TEUs is reported for the period of operations from 22 September 2009 to 31 December 2009. The actual revenue deficit before allowing return and excluding revenue share is reported at Rs.1052.00 lakhs for the said period which is in agreement with the audited accounts for the year 2009.
- (b). The audited annual accounts for the year ended 31 December 2009 furnished by the CITPL report the value of gross block of assets as at 31 December 2009 at Rs.561.55 crores, as against the gross investment of Rs.565.78 Crores as on 22 September 2009 certified by the Auditors of the CITPL. The difference remains unexplained. Since the position as on 31 December 2009 is relevant for allowing return, the position as at 31 December 2009 as per the audited accounts is taken into consideration. The net block of assets as at 31 December 2009 including the unamortized portion of upfront fee and leasehold premium works out to Rs.55205.24 lakhs, which is considered for allowing return at the applicable rate.
- (c). The sundry debtors of Rs.223 lakhs, Inventory of Rs.192 lakhs and the cash balance of Rs.487 lakhs shown in the cost statement are found to be the position as reflected in the audited accounts for the year 2009. The amount of sundry creditors reported by the CITPL is at Rs.834 lakhs. The CITPL has shown the net working capital at Rs.67 lakhs in the cost statement.

Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005 prescribes norms for admissibility of working capital. As per the norms prescribed in March 2005 tariff guidelines, two months' estate income and two months' terminal charges payable by Indian Railways are the limit for allowable sundry debtors. This Authority has passed an Order on 30 September 2008 which, inter-alia, permits the outflow on certain items arising from contractual obligations of LA to be taken as a part of sundry debtors. The CITPL has not furnished details of sundry debtors. Therefore, sundry debtors at the end of the year 2009 claimed in the cost statement is excluded for the purpose of computing admissible amount of working capital. It is, however, examined in the later part of this analysis with respect to the estimated sundry debtors for the years 2010 and 2011 whether there is any other debtor arising due to inevitable and mandatory transactions arising from the provisions of LA.

The limit on inventory for capital spares prescribed in the tariff guidelines is one year's average consumption. Since no details of capital spares consumption is furnished and, therefore, no amount for the year 2009 is considered.

The limit on other items of inventory will be six months average consumption of stores excluding fuel as stipulated in the tariff guidelines

of March 2005. The CITPL has not considered this item of working capital in the cost statement. It is, however, seen from the annual accounts for the period in consideration that stores and spares excluding fuel have been consumed to the tune of Rs.26.62 lakhs. As per norms, Rs.13.31 lakhs (50% of Rs.26.62 lakhs) is taken in to account towards this item of working capital following the prescribed norm.

The limit on cash balance prescribed in the tariff guidelines is one month's cash expenses. The amount of Rs.487 lakhs considered by CITPL in the cost statement is found to be the actual cash balance as on 31 December 2009 as per the audited accounts. The cash balance is allowed on pro-rata basis at Rs.56.92 lakhs for the actual cash expenses for the period in consideration excluding royalty / revenue share since royalty / revenue share is not an admissible item of expenditure in the case of CITPL as can be seen in the later part of this analysis.

The aggregate of the items of current assets at admissible level as explained above works out to Rs.70.23 lakhs. The CITPL has furnished the value of current liabilities at Rs.834 lakhs. The value of current liabilities considered by the CITPL is taken into account for the purpose of working capital. The net of current assets and current liabilities works out to be a negative value. Therefore, the working capital for the period is considered as 'Nil'.

- (d). Considering the annual capacity of 8 lakhs TEUs as stipulated in the LA, the capacity for the period from 22 September 2009 to 31 December 2009 on pro-rata basis works out to 2.21 lakhs TEUs. The actual volume handled by the CITPL in the said period is 20,100 TEUs. Accordingly, the capacity utilisation for the period in consideration works out to 9.08%. Clause 2.9.11 of the tariff guidelines of March 2005 stipulates that if the investment made by the private terminal operator is in accordance with the obligations under the LA, it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved.

The rate of return fixed for the year 2009-10 is 16%. Maximum permissible return on capital employed is considered pro-rata for the period from 22 September 2009 to 31 December 2009, which works out to Rs.2444 lakhs. The total net deficit aggregates to Rs.3496 lakhs for the said period from 22 September 2009 to 31 December 2009 which is 734% of the operating income for the said period.

- (vii). The CITPL has projected traffic of 337,500 TEUs and 450,000 TEUs for the years 2010 and 2011 respectively. The actual traffic for the first 8 months of the year 2010 upto August 2010 is reported at 183,251 TEUs. The actual traffic achieved by the CITPL for the first eight months generally indicates a month on month growth of about 10.60%. If the same trend is presumed to continue, the total volume achievable for the whole year 2010 works out to 339,742 TEUs. The estimate of CITPL, at 337,500 TEUs is more or less comparable to this position and, therefore, considered without any change.

The traffic projection as furnished by CITPL for the year 2011 at 450,000 TEUs is with a growth of 33% over the estimated traffic for the year 2010. The estimated traffic for the year 2011 is more than the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) prescribed in the LA at 275,000 TEUs for the second year of operation. The volume of traffic estimated by the CITPL for the year 2011 is relied upon.

Though the estimated traffic compares favourably with MGT levels, there is considerable underutilization of available capacity and scope for enhancing the capacity. If any undue advantage is found to have accrued to the CITPL owing to variations in actual performance in traffic, entire surplus over and above the

admissible cost and permissible return, if any, will be adjusted in the next tariff cycle if the variation between the estimated and actual traffic is more than 20% as stipulated in Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005.

- (viii). The CITPL has adopted certain proportion of container mix comprising of normal and reefer containers (97%), transshipment containers (2%) and coastal containers (1%). The estimated container mix is based on the actual container mix prevailed at the adjacent terminal in the year 2008 as reported by CITPL. As per actual traffic handled at the adjacent terminal (CCTPL) for the year 2008-09 (15 months), the proportion of foreign, transshipment and coastal containers in the total volume handled works out to approximately 97%, 1% and 2% respectively. Since the variation between container mix ratio adopted by the CITPL and the position obtaining at CCTPL is only in respect of transshipment and coastal containers that too not significant, the container mix adopted by the CITPL is considered.
- (ix). (a). Apart from estimation of income from handling foreign containers, transshipment and coastal containers, the CITPL has furnished income estimation from levy of storage charges, reefer electricity charges, rail terminal activity and hatch-cover operation. It appears that in respect of dollar denominated tariff, an exchange rate of Rs.49.69 and Rs.50.46 for the years 2010 and 2011 respectively are considered.
- (b). Income from container handling activity is estimated by the CITPL by adopting some consolidated rates. Detailed workings for income estimation based on the item-wise rates prescribed in the existing SoR are not furnished. However, considering the item-wise rates prescribed in the existing tariff and applying the exchange rate for dollar denominated tariff, prevailing at the time of concluding the analysis of this case for the estimated traffic, the income estimates for the years 2010 and 2011 are verified and found to be closer to the estimates furnished by the CITPL. Therefore, the income estimates furnished by CITPL are relied upon in this analysis.
- (c). To a request made to the CITPL, to furnish dwell time analysis of containers, the CITPL has furnished a bar chart of dwell time of containers prevailing at other container terminals like COPT, CCTL, MICT. However, the storage income estimated by the CITPL is not linked with this analysis. The CITPL has considered the estimated storage income for the entire volume at average of one day's stay beyond the prescribed free period. The storage income as estimated by the CITPL for the years 2010 and 2011 are considered after rectifying error found in the workings.
- (x). The CITPL has estimated the operating & direct labour cost at Rs.556 lakhs and Rs.582 lakhs for the years 2010 and 2011 respectively. It has considered manpower of 178 employees uniformly for the said 2 years. Considering an average annual employee cost at Rs.3.13 lakhs, it has estimated the cost at Rs.556 lakhs for the year 2010. The unit employee cost of Rs.3.13 lakhs considered for the year 2010 has been escalated applying an escalation factor of 4.60% per annum for the year 2011.

With respect to the maintenance labour, the CITPL has considered 27 employees for the year 2010 and 30 employees for the year 2011. Considering an average annual salary of Rs.2.59 lakhs per employee, the estimate for the year 2010 is worked out at Rs.70 lakhs. The average annual salary of Rs.2.59 lakhs for the year 2010 is escalated applying an escalation factor of 3.88% for the year 2011.

The reasonableness of the employee cost considered by the CITPL is examined and found to be comparable with average employee cost per TEU prevailing at the other terminals. Therefore, the annual average cost per employee considered by the CITPL for the year 2010 is taken in to account and the estimates for the year

2011 are moderated applying the escalation factor of 3.76% adopted by this Authority for the tariff cases to be decided during the year 2010-11.

- (xi). The estimated equipment running cost comprises power cost, fuel cost and repairs & maintenance expenditure, which are discussed below seriatim:

(a) Power cost:

The CITPL has estimated the power cost at Rs.568 lakhs and Rs.684 lakhs respectively for the years 2010 and 2011 which includes variable and fixed cost. While the power requirement is estimated at 9.45 KWH per TEU uniformly for the two years, the unit cost is considered at Rs.6.35 for the year 2010 and Rs.6.64 for the year 2011 assuming 4.60% escalation. Accordingly, the variable power cost works out to Rs.202.53 lakhs and Rs.282.37 lakhs respectively for the years 2010 and 2011. Apart from the variable cost, the CITPL has considered fixed charges at Rs.365.53 lakhs and Rs.401.63 lakhs respectively for the years 2010 and 2011. However, the details of fixed charges are not furnished by the CITPL in its updated proposal of August 2010. Since the actuals in this regard furnished by the CITPL is only for a limited period of 3 months in the year 2009, the actuals could not be fully relied upon to validate the estimates for the years 2010 and 2011.

If the actual position prevailed at the adjacent container terminal during the past two years 2008-09 and 2009-10 is referred, the power consumption is about 6.25 units per TEU. The fixed cost is found to be Rs.167 lakhs per annum. The total power cost is found to be around Rs.6 crores per annum for the annual throughput of around 12.93 lakhs TEUs. The estimate of CITPL at Rs.5.68 crores for a throughput of 3.37 lakhs TEUs is found to be on the higher side.

Therefore, the actual consumption of 6.25 units per TEU is considered and the actual unit cost of Rs.5.80 at CITPL for the year 2009 is escalated applying the escalation factor of 3.76% p.a. Fixed cost of Rs.167 lakhs per annum is considered on adhoc basis and the estimates of CITPL for the year 2010 and 2011 in this regard are moderated applying annual escalation factor of 3.76%.

(b) Fuel cost:

The fuel cost is estimated based on the fuel requirement of 5.66 litres per TEU (though mentioned as 4.96 litres per TEU in the cost statement) and unit cost of Rs.37.66 per litre with an annual escalation of 4.60%. Since the actuals in this regard furnished by the CITPL is only for a limited period of 3 months in the year 2009, the actuals could not be relied upon to validate the estimates for the years 2010 and 2011.

The actual fuel consumption obtaining at the adjacent terminal of 2.50 litres per TEU is taken as the base for estimation of fuel cost at the CITPL for the years 2010 and 2011. The unit rate of fuel is considered at the prevailing market rate of Rs.40.16 per litre for the year 2010 and escalated with 3.76% for the year 2011. The estimates of fuel costs furnished by the CITPL are moderated as explained above for the estimated volume for the year 2010 and 2011. In this regard it is relevant to note that CITPL has proposed to hire tractor-trailers and Reach Stackers for the operations and the relevant cost is considered under different head.

(c) Repairs & maintenance:

CITPL has estimated repairs & maintenance cost at 2% of capital cost of mechanical and electrical equipment and 1% of capital cost of civil assets. This expenditure is generally estimated as a percentage of cost of assets only in respect of new additions and in case of old assets the usual method of

considering past actuals with annual escalation is followed. Since CITPL being a new terminal, its estimates towards repairs and maintenance cost at 2% of the cost of mechanical and electrical assets and 1% of the cost of civil assets is found to be in line with the approach followed in case of other private terminals. However, the estimates are revised consequent upon the revisions made in the gross block.

- (xii). The CITPL has factored in the royalty / revenue share payable by it to the ChPT in the cost statement requesting this Authority to consider royalty / revenue share as pass through on various grounds.

The Ministry of Shipping has issued a policy statement on 29 July 2003 clarifying that the royalty / revenue share payment shall not be factored in to as a cost for tariff fixation / revision by this Authority. Clause 2.8.1. of the tariff guidelines of March 2005 stipulates that royalty / revenue share payable to the Land Lord Port by the private operator will not be allowed as an admissible cost for tariff computation as decided by the Government vide its policy statement dated 29 July 2003. The LA signed between the CITPL and the ChPT in March 2007 contains a specific provision relating to inadmissibility of royalty / revenue share in computation of tariff. The royalty / revenue share cannot be considered as pass through in the case of CITPL.

- (xiii). The estimated equipment hire charges relate to hiring 6 Nos. Reach-stackers, 24 Nos. Prime Movers, 3 Nos. Fork-lifts, Workshop Tools, EO Trolley, 2 Nos. Air Compressor and UHF.

The LA provides for deployment of 6 Nos. Reach-stackers with an option to the operator to hire them. The LA allows an option to the operator to decide the number of Prime movers based on the operational requirements. The CITPL has opted to hire both reach-stackers and prime movers. Incidentally, the actual cost of fixed assets does not include the cost of reach-stackers and prime movers as confirmed by the CITPL and as seen from the audited position of fixed assets. With regard to the other items of equipments for which CITPL has estimated hire charges, there is no specific provision in the LA. They appear to be ancillary equipments.

The CITPL has furnished documentary support only in respect of hiring of reach-stackers and prime-movers. These equipments are reported to have been hired based on competitive bidding basis.

The CITPL has estimated an amount of Rs.489.88 lakhs for hire of 6 nos. reach-stackers for the year 2010 and escalated it by applying the escalation factor of 4.60% for the year 2011. The CITPL has, however, not furnished workings for the estimate of Rs.489.88 lakhs. The copy of work order dated 15 December 2008 furnished by the CITPL is valid for two years with an option for renewal for another two years. The rates are presumed to be valid upto December 2010 and extendable upto December 2012. The work order indicates a rate of Rs.5,67,000/- per month per reach-stacker for less than one year old reach-stacker and Rs.5,47,200/- per month per reach-stacker for less than 3 years old reach-stacker. There is, however, no mention about escalation clause. In the absence of workings and any explanation, lower rate of Rs.5,47,200/- per reach-stacker per month is considered and the estimated expenses on hire of reach-stackers for the year 2010 is moderated accordingly. Since no provision for escalation is found in the work order, the estimate for the year 2011 is also considered at the same level of 2010.

The CITPL has not estimated hire charges for prime movers for the year 2010. It is seen from the copy of the contract furnished by the CITPL, the arrangement is effective from 1 June 2010 for one year with an option to continue for another year and the CITPL has contracted to pay at Rs.90/- per TEU upto 27,000 TEUs per

month and at Rs.80/- per TEU beyond 27,000 TEUs. Since the contract is effective from 1 June 2010, the amount payable by the CITPL on this account is calculated from June 2010 taking into account the actual traffic for the months from June 2010 to August 2010 furnished by the CITPL. For the remaining period from September 2010 to December 2010, the estimate of hire charges is considered taking into account the contract rates and the traffic estimated to be handled during this period.

The CITPL has considered estimate of Rs.274 lakhs for the year 2011 towards hire charges for prime movers. However, the estimate is not supported with workings. Though the contract entered between the CITPL for hiring prime movers contains a provision for rate adjustment for escalation / reduction in the diesel price, no specific formula to link the diesel price and the base rate is indicated. Accordingly, the estimate for the year 2011 is moderated taking into consideration the rates in the contract for the estimated throughput. The moderated estimate for the year 2011 works out to Rs.392.40 lakhs as against the CITPL estimate of Rs.274 lakhs. The reason for lower level of estimate of CITPL is not clear in view of the workings not being made available to us, as stated earlier.

The CITPL has estimated an amount of Rs.91 lakhs towards hire charges for fork lifts, workshop tools, trolley, air compressors and UHF for the year 2010 and escalated it by 4.60% for the year 2011. Despite asked to furnish documentary evidence in support of its estimates, CITPL did not furnish the same. In the absence of documentary evidence for hire charges, this Authority is not in a position to reckon the estimates in this regard.

(xiv). Lease Rent:

The CITPL has considered an area of 279,617 sq. m. for the year 2010 and an area of 357,919 sq. m. for the year 2011 and has estimated an amount of Rs.692 lakhs and Rs.727 lakhs for the years 2010 and 2011 respectively.

The LA provides for allotment of developed area of 43,200 sq. m. and undeveloped area of 242,300 sq. m. The undeveloped area includes 78,000 sq. m. of reclamation area. Apart from developed and undeveloped area, the LA provides for allotment of additional water area of 72,500 sq. m. to be developed by the CITPL. As far as the rates to be charged by the ChPT for the allotted area, the LA prescribes that licence fee contained in the Scale of Rates of ChPT are applicable. Since the LA stipulates that no fee for the water area is leviable for the first 10 years of the licence period, the water area of 72,500 sq. m. is not relevant for the purpose of fixation of tariff of CITPL at this stage.

As per copy of ChPT's letter dated 15 April 2009 produced by the CITPL, developed area of 60,428.116 sq. m. and undeveloped area of 146,721.263 sq. m. have been handed over to the CITPL on 1 May 2007. As far as the status of handing over of reclamation area of 78,000 sq. m. is concerned, the ChPT, in response to a query raised in this regard, has stated that the said area is to be reclaimed and handed over to the CITPL by April 2010.

It is relevant to mention here that the CITPL and the ChPT sought some clarifications in January 2010 on the Scale of Rates concerning the license fee leviable by the ChPT. This Authority, vide order dated 3 September 2010 has clarified as follows:

- "(i) The base date of license fee for calculation of charges leviable for licensing the ChPT lands is the effective date of implementation of the tariff Order dated 5 October 2002.

- (ii). The base rates prescribed in the Scale of Rates of ChPT vide Order dated 5 October 2002 for allotment of space should be escalated by 2% per annum from the due date of such annual escalation which fell after February / March 2004 on announcement of the Land Policy Guidelines by the Government. For the period prior to this, escalation factor of 5% per annum as stipulated in the tariff Order dated 5 October 2002 should be applied.
- (iii). The category of land in which an individual lease / licence would fall is a matter of fact to be administered by the port. There is nothing for this Authority to clarify the Scale of Rates, as no ambiguity is found therein.

Following the above position and relying on the Scale of Rates of ChPT, the estimates of lease rental furnished by the CITPL are revised for the years 2010 and 2011. The revised estimates work out to Rs.911.52 lakhs and Rs.986.13 lakhs as against the estimates of CITPL at Rs.692 lakhs and Rs.727 lakhs for the years 2010 and 2011 respectively.

As measure of caution, it has to be noted that both the CITPL and ChPT are reportedly in the process of referring the dispute between them on license fee to arbitration. The estimates of estate rental considered in this exercise should not be construed as pre-judging the issues to be decided in arbitration proceedings. It is made clear that the estimates considered by this Authority are subject to outcome of the arbitration proceedings and while reviewing the actuals during the next cycle, if the actuals are found to be lower than the estimates considered in this exercise, the difference will be fully adjusted in the tariff to be set then.

(xv). Insurance

The insurance cost is estimated by CITPL at 1% of gross block of assets towards assets coverage and 0.3% of the estimated income for loss of profit.

The LA requires the CITPL to insure for the loss, damage or destruction to the project facilities and services including assets handed over by the ChPT to the CITPL at replacement value and any other insurance that is necessary to protect the CITPL and its employees. The estimated insurance cost has not been justified with reference to the depreciated replacement cost of assets.

To a query relating to the estimated insurance cost, the CITPL has sought to explain in April 2009 that it is negotiating a suitable tailor made insurance cover for the terminal in terms of the provisions contained in the LA and the estimates are at 1% of the gross block of assets as per the normative basis prescribed in the upfront tariff guidelines. Even after a lapse of more than a year, CITPL has not furnished the actual outcome.

In other container terminals like CCTPL, GTIPL and VCTPL, the insurance cost is in the range of 0.36% to 0.60% of gross block. In the case of CITPL, the estimate is moderated by considering 0.5% of the opening gross block for the years 2010 and 2011, subject to verification with reference to actuals supported by documentary evidence to be produced at the time of next review of its tariff.

The insurance cost estimated for loss of profit is not considered as such arrangement is not explicitly contained in tariff guidelines of March 2005.

(xvi). Other expenses

- (a) The other expenses estimated by the CITPL relate to lashing/unlashing expenses @ Rs.42/- per box, reefer maintenance expenses at Rs.33/- per

box and transportation expenses for employees estimated at Rs.13.73 lakhs per annum for the year 2010. These rates have been escalated by CITPL by applying escalation factor of 4.60% for estimating the expenses for the year 2011. The CITPL has not furnished basis for the estimates.

- (b) The rate of Rs.42/- per box considered by the CITPL for lashing / unlashings is relied upon for the year 2010 and the estimate for the year 2011 is moderated applying the escalation factor of 3.76%, subject to verification with reference to actuals supported by documentary proof during the next review of its tariff.
- (c) The CITPL has considered the reefer cleaning and monitoring expenses for the entire volume of traffic at Rs.33/- per box. This rate is relied upon and considered for the estimated reefer volume of 2734 TEUs for the year 2010 and the estimate for the year 2011 is moderated considering the estimated reefer volume of 3645 TEUs for the year 2011 and applying the escalation factor of 3.76% on the rate, subject to verification with reference to actuals supported by documentary proof during the next review of its tariff.
- (d) The last item under other expenses relates to transport expenses for shift employees. The CITPL has estimated a lump sum amount of Rs.13.73 lakhs per annum for the year 2010 and escalated it by applying the escalation of 4.60% for the subsequent year. The estimate of Rs.13.73 lakhs is relied upon subject to verification with actuals during the next review of the tariff and the estimates for the year 2011 is moderated applying the escalation factor of 3.76%.

(xvii). Depreciation

The rates of depreciation as per the audited accounts for 2009 and the rates considered by the CITPL for estimates for the year 2010 and 2011 are found to be different. In the audited accounts, the CITPL has applied depreciation rates on itemised assets, as per the provisions of the Companies Act. Though the CITPL has grouped the assets into 3 categories, viz. Berth & civil assets, Plant & Machinery and IT Installations in the estimates, the depreciation rates considered by the CITPL are as per the provisions of the Companies Act. The depreciation for 2010 and 2011 is recalculated applying the rates of depreciation adopted by the CITPL on the moderated value of fixed assets.

(xviii). Overheads:

- (a) The CITPL accounts for staff salary under the management and administration overheads. It has estimated an amount of Rs.375 lakhs and Rs.380 lakhs respectively for the years 2010 and 2011.
- (b) The CITPL has considered 18 Nos. administration and finance staff and 10 Nos. management staff for the year 2010. The average annual salary per staff considered by CITPL is Rs.3.50 lakhs for administration & finance staff and Rs.31.20 lakhs for managerial staff. The number of employees and the rate of salary considered by the CITPL are relied upon subject to verification with reference to actuals in the next review of its tariff. As far as the estimates for the years 2011 is concerned, it has considered 20 administration & finance staff and 11 managerial staff and the average salary of Rs.3.60 lakhs and Rs.28.00 lakhs per annum per staff respectively. The CITPL has considered the average salary for managerial staff at a lower level compared to 2010. The estimate for the year 2011 is considered without any modification.



- (c) The general overheads estimated by CITPL consist of various administrative expenses like communication, travelling, vehicle maintenance, advertisement, security, etc. The estimates for 2010 are relied upon subject to verification with reference to actuals in the next review of its tariff and the estimate for the year 2011 is moderated by applying the escalation factor of 3.76%.
- (xix). As stated earlier, the amount considered by the CITPL under the caption of preliminary expenses & upfront payment write off relates to amortization of upfront fee of Rs.10 crores and leasehold premium of Rs.6.17 crores over the project period. However, there appears to be an error in the calculation of annualized amortization figure furnished by the CITPL. The amount of 16.17 crores is amortized over the project period of 30 years which works out to Rs.53.90 lakhs per annum, which is considered for the year 2010 and 2011.
- (xx). Capital employed:
- (a) As explained earlier, the adjusted opening gross block for the year 2010 is Rs.55205.24 lakhs. The CITPL, in its updated proposal of August 2010, has proposed additions to the gross block to the tune of Rs.2373 lakhs towards plant & machinery, Rs.236 lakhs towards IT installations and Rs.4816 lakhs towards civil works for the year 2010 and Rs.2505 lakhs towards civil works for the year 2011. The CITPL has not furnished details of the proposed additions in its updated proposal. However, during the proceedings of the case, the CITPL has stated that the additional investment of Rs.1275 lakhs proposed by it in its original proposal dated 5 March 2009 relates to development of reclaimed area. As stated earlier, the reclaimed area should have been handed over to CITPL in April 2010. Considering that it might take some time for development of the reclamation area, it is reasonable to expect that the actual usage of the developed area may fructify in the year 2011 only. Accordingly, the investment of 1275 lakhs proposed in the year 2010 is shifted to the year 2011. In the absence of details and justification for the other items of additions to the gross block proposed in the updated proposal, they are not considered in this analysis.
- The net block for the years 2010 and 2011 is accordingly works out to Rs.51829.77 lakhs and Rs.49682.07 lakhs as against Rs.57734 lakhs and Rs.56474 lakhs respectively.
- (b) Working Capital:
- The CITPL has estimated working capital of Rs.6893 lakhs and Rs.9175 lakhs for the years 2010 and 2011 respectively. The each item of working capital estimated by the CITPL is analysed in the following paragraphs.
- (i) The CITPL has not considered sundry debtors for any of the years under consideration in the cost statement. However, the CITPL has considered an amount of Rs.729 lakhs and Rs.940 lakhs respectively for the years 2010 and 2011 towards 'Land Rent' under estimated cash balance. As already stated, the prepayments and advance to be made by the private operators as per the License Agreement will be recognised as a limit for sundry debtors to the extent they are otherwise permissible as pass through. In this case, the LA provides for payment of one year land lease charges and way leave charges in advance. Accordingly, the estimate of land lease charges and way leave charges pertaining to the years 2011 and 2012 are allowed as sundry debtors for the years 2010 and 2011 respectively.

- (ii) The CITPL has considered Rs.24 lakhs each for the years 2010 and 2011 towards capital spares. It has also considered an equal amount towards other items of inventory for the years 2010 and 2011, which aggregates to Rs.48 lakhs each for the respective years. The basis for considering this item is not furnished. Though the CITPL is in operation from September 2009, the basis for considering the capital spares and other stores is not furnished in the updated proposal.

The actual consumption of stores for the part of the year 2009 for around 3 months as furnished in the audited annual accounts is reported at Rs.26.62 lakhs. On proportionate basis, the annual consumption of stores works out to Rs.106.48 lakhs and 6 months' average stores consumption, as per norms, works out to Rs.53.24 lakhs. Since the estimate of CITPL for capital spares and other items of stores put together is within the limit of Rs.53.24 lakhs, the estimate of CITPL for the years 2010 and 2011 are considered without any modification.

- (iii) The CITPL has estimated a cash balance of Rs.6846 lakhs and Rs.9128 lakhs for the years 2010 and 2011 respectively which includes Land Rent of Rs.729 lakhs and Rs.940 lakhs respectively for the corresponding years. The portion of land rent in the cash balance is considered by us under sundry debtors following the guidelines, as already explained.

The CITPL has not furnished workings for the estimation of remaining portion of cash balance considered by it at Rs.6117 lakhs and Rs.8188 lakhs for the years 2010 and 2011 respectively. It appears from the indication given in the cost statement that the amounts relate to performance guarantee. Clause 2.9.9 of the tariff guidelines limits cash balance to the extent of one month's cash expenses. When sought to furnish reasons for considering the performance guarantee in the estimation of cash balance, the response of CITPL does not clarify the position. The cash balance estimated by CITPL is moderated as per the norm prescribed in the tariff guidelines.

- (iv) The CITPL has not estimated any amount towards current liabilities for the year 2010 and 2011. The scenario of zero current liability in a business operation appears to be far from reality, particularly when the operator has shown actual current liabilities to the extent of Rs.834 lakhs as at the end of the year 2009 in the cost statement. Therefore, amount of Rs.834 lakhs is considered uniformly for the year 2010 and 2011.

- (v) Thus, the moderated net working capital for the year 2010 and 2011 works out to Rs.586.73 lakhs and Rs.638.67 lakhs as against the CITPL's estimates of Rs.6893 lakhs and Rs.9175 lakhs for the years 2010 and 2011 respectively.

- (c) The position of capital employed for the year 2010 and 2011 works out to Rs.52416.50 lakhs and Rs.50320.74 lakhs as against the estimates of CITPL at Rs.64627 lakhs and Rs.65649 lakhs respectively for the years 2010 and 2011.

- (xxi). As stated earlier, the capacity of the terminal as envisaged in the LA is 8 lakh TEUs per annum. The method adopted to assess the capacity is not clear and appears to be understated in the light of the formula available in the 2008 tariff guidelines.

The CITPL has provided 3 nos. of quay cranes which is the minimum requirement as per the LA. It has considered the capacity of the terminal at 6 lakhs TEUs per annum, considering the capacity of each quay crane at 2 lakh TEUs per annum. The capacity of each quay crane, applying the formula at 70% utilisation, works

out to 199,290 TEUs per quay crane. Taking into account this capacity and considering the estimated traffic volume of 337,500 for the year 2010 and 450,000 TEUs for each of the years 2011, the capacity utilisation works out to 56% and 75% respectively for the years 2010 and 2011. Even otherwise, as already stated in the analysis earlier, as per the tariff guidelines, the private operator is eligible for full ROCE if the investment made by him is as per the LA.

In view of the position explained above, full ROCE of 16% adopted by this Authority for the cases to be decided during the year 2010-11 is allowed in this case. The ROCE on the moderated capital employed works out to Rs.8386.64 lakhs and Rs.8051.32 lakhs for the years 2010 and 2011 respectively.

- (xxii). Subject to the discussion, the cost statement has been modified. The modified cost statement is attached as Annex-I. The net surplus / deficit position reflected in this statement is summarised in the table given below:

(Rs. in lakhs)

Particulars	2010	2011	Total
Operating Income	10,265.80	13,897.70	24,163.50
Net surplus / (deficit) before return	2251.13	5448.76	7699.89
Capital employed	52,416.50	50,320.74	-
Return @ 16% on capital employed	8,386.64	8051.32	16437.96
Net surplus / (deficit) after return	(6,135.51)	(2,602.56)	(8,738.07)
Net surplus / (deficit) as a % of operating income	-59.77%	-18.73%	-
Average surplus / (deficit) as a % of operating income	-36.16%		-

- (xxiii). As may be seen from the above table, the operator does not derive any undue advantage if the existing tariff is allowed to continue till 2011. On the other hand, such an arrangement will not be an extreme hardship to the operator. Though the results indicate a high deficit, the operator will not incur any operating deficit. Instead of the maximum permissible return of 16%, the operator will earn return on capital employed at the rate of 4.29% and 10.83% respectively for the years 2010 and 2011.

The proposal of the CITPL to continue with the existing tariff is due to the realization that its business operation need not earn full rate of return in the initial years of operation particularly in the phase of volume build up. Further, in a situation of improved capacity utilisation in the year 2011, if any, the operator might be in a position to earn return closer to the permissible level of 16%.

As brought out earlier, the CITPL has requested this Authority to allow it to continue with the existing tariff for one more year. The Licensor port ChPT has no objection to the proposal of CITPL to continue with the existing tariff for one more year. The general view expressed by the users consulted in this case also endorses this position. Since the financial / cost position for the whole year 2011 is analysed, this Authority is inclined to allow the CITPL to continue with existing tariff upto 31 December 2011. The validity of the existing tariff expiring on 30 September 2010 is deemed to have been extended till the effective date of implementation of the Order passed on the case in reference.

- (xxiv). The tariff guidelines of March 2005 stipulates that tariff will be linked to benchmark of the levels of productivity. To a suggestion made to the CITPL to include the productivity parameters in the Scale of Rates as conditionalities, the CITPL has agreed to include a conditionality to indicate the benchmark productivity of the quay crane at 20 moves per hour. A conditionality in this regard is suitably incorporated in the Scale of Rates of CITPL.

14.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority allows the CITPL to continue with the existing tariff ordered vide order dated 15 May 2009 for a period till 31 December 2011. The validity of the Scale of Rates will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

14.2. The validity of the existing Scale of Rates of CITPL is deemed to have been extended beyond 30 September 2010 till the effective date of implementation of the Order passed.

14.3. The following conditionality is prescribed at serial No.2.12 after serial No.2.11 in Chapter-2 (General) of the existing Scale of Rates of CITPL.

"2.12. The benchmark of the level of productivity will be 20 moves per hour per crane for handling of FCL, LCL and ICD import and export containers by quay cranes as mentioned at Section 3.1.1, 3.2.1 and 3.3.1."

14.4. CITPL should furnish to this Authority through ChPT its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If CITPL fails to provide such information within the stipulated time limit, the ChPT may initiate appropriate action against CITPL.

14.5. The CITPL is allowed to continue with the existing tariff relying on the information furnished by it and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimates considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the CITPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations.

14.6. In this regard, the CITPL is requested to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 31 March, 30 June, 30 September and 31 December of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, this Authority may call upon the CITPL to submit its proposal for an ahead of scheduled review. If the CITPL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, this Authority may proceed suo-motu to review the tariff.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/10-Ext.]

Annex-1  
Consolidated cost statement for Chennai International Terminals Pvt. Ltd. (CITPL)  
(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals 2009 (22.9.08 to 31.12.09)	Estimates furnished by CITPL 24 August 2010		Estimates considered by TAMP	
			2010	2011	2010	2011
1	2	3	4	5	6	7
I	Traffic (in TEUs)	20100	337500	450000	367,800	480,000
i	Total Operating Income					
(i)	Container handling income	476	10266	13800	10,265.80	13,807.70
(ii)	Cargo handling income					
(iii)	Vessel related income					
(iv)	Others					
	Total (i to iv)	476	10,266	13,800	10,265.80	13,807.70
II	Operating Costs (including depreciation)					
(i)	Operating & Direct Labour	61	556	582	556.00	576.72
(ii)	Maintenance Labour	7	70	81	70.00	80.70
(iii)	Equipment Running Costs	50	2264	2697	1,985.75	1,868.76
(iv)	Maintenance dredging	0	0	0	-	-
(v)	Royalty / revenue share	0	6117	8184	-	-
(vi)	Equipment Hire	77	583	915	600.91	628.53
(vii)	Lease Rentals payable as per concession agreement	232	602	727	911.52	906.13
(viii)	Insurance	10	653	690	272.68	272.68
(ix)	Other expenses	27	209	276	120.08	162.68
(x)	Technical Service Fee	0	0	0	-	-
	Total (i to x)	513	11,188	14,188	5,807.96	4,206.14
III	Depreciation	715	3431	3765	3,321.58	3,868.81
IV	Overheads					
(i)	Management & Administration overheads	62	375	385	375.00	390.00
(ii)	General Overheads	108	367	384	866.25	900.10
(iii)	Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	54	136	131	58.00	58.00
(iv)	Others	0	0	0	-	-
	Total (i to iv)	224	878	895	1,299.25	1,408.10
V	Operating Surplus / (Deficit) (i) - (ii) - (iii) - (iv)					
					674	(5,188)
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)					
(i)	Profit on sale of assets	0	0	0	0	-
(ii)	Discounted terminal value receivable as per the concession agreement (discounted @ 10%)	0	0	0	0	-
(iii)	Others with details	0	0	0	0	-
	Total	0	0	0	0	-
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)					
(i)	Contribution of Provident Fund	0	0	0	0	-
(ii)	Loss on repayment of foreign currency loans, if any	0	0	0	0	-
(iii)	Loss on sale of assets	0	0	0	0	-
(iv)	Others with details	79	0	0	0	-
	Total	79	0	0	0	-
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)					
					(79)	-
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)					
					(1,053)	(5,188)
X	Capital Employed					
					98205	64627
XI	ROCE - Maximum permissible (15% / 6.35% / 0%)					
					2,444	10,940
XII	Capacity Utilisation					
					9.08%	75.00%
XIII	ROCE adjusted for capacity utilisation					
					2444	10,940
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XII)					
					(8,494)	(15,823)
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV) / (i) to (iv)					
					-73.0%	-131%
	Average surplus / (deficit) as a % of operating income					-56.18%